நகர்ப்புறப் புவியியல்

எ. சுவாமிநாதன்





பதிப்புத்துறை
மதுரை காமராசர் பல்கலைக்கழகம்

நகர்ப்புறப் புவியியல்

டாக்டர் ஏ. சுவாமிநாதன்



பதிப்புத்துறை



மதுரை காமராசர் பல்கலைக்கழகம்

பதிப்பு எண் - 109 விலை ரூ. 25

பதிப்பு விவரங்கள் ;

. ஆசிரியர் - டாக்டர் எ. சுவாமிநாதன்,
பேராசிரியர் மற்றும் துறைத்தலைவர்,
புவியியல் துறை,
ஸ்ரீ கிருஷ்ணதேவராயர் பல்கலைக்கழகம்,
அனந்தப்பூர் - 515 003,
ஆந்திரப்பிரதேசம்.

Dr. E. Swaminathan.
Professor & Head,
Department of Geography,
Sri Krishnadevaraya University.
Anantapur - 515 003. (A. P.)

2. தலைப்பு - நகர்ப்புறப் புவியியல்

3. பதிப்பு :

அ. இடம் - மதுரை காமராசர் பல்கலைக்கழகம்

ஆ. பதிப்பித்தோர் - பதிப்புத்துறை,
மதுரை காமராசர் பல்கலைக்கழகம்,
மதுரை - 625 021.

Publications Division,
Madurai Kamaraj University,
Madurai - 625 021.

இ. ஆண்டு - 1989 (முதற்பதிப்பு)

4. மொத்த பக்கங்கள் - 6 + 242

5. பொருள் - புவியியல்

6. அச்சும் அமைப்பும் - மதுரை காமராசர் பல்கலைக்கழகக்
கூட்டுறவு அச்சகம், மதுரை - 625 021.

பொருளடக்கம்

Dr. E. SWAMINATHAN,
PROFESSOR AND HEAD

DEPARTMENT OF GEOGRAPHY,
Sri Krishnadevaraya University,
ANANTAPUR-515 003 (A. P).

முன்னுரை

நகர்ப்புறப்புவியியல் தமிழ் நாட்டில் உள்ள பல்கலைக் கழகங்களிலும் கல்லூரிகளிலும் புவியியல் இளநிலை மற்றும் முதுநிலைக் கல்வி பயிலும் மாணவர்களுக்கு ஒரு பாடமாகப் பல ஆண்டுகளாகப் பயிற்றுவிக்கப்பட்டு வருகிறது. கல்லூரிகளில் இப்பாடம் தமிழிலும் கற்றுத்தரப்படுகிறது. மேலை நாடுகளில் துரிதமான நகர்மயமாதல், நகர்ப்புறவளர்ச்சி மற்றும் நகர்ப் புறப் பிரச்சினைகள் காணப்பட்ட காரணத்தினால், மேற் கொள்ளப்பட்ட ஆய்வுகள் எழுதப்பட்ட நூற்கள் பெரும்பாலும் ஆங்கில மொழியிலேயே இருந்தன. இவற்றில் கூறப்பட்ட கருத்துகள், மேற்கோள்கள் அனைத்தும் மேலை நாடுகளைச் சார்ந்தே இருந்தன. எனவே நகர்ப்புறப்புவியியல் கருத்துக்களை அறிந்து புரிந்து கொள்வது மாணவர்களுக்கு எளிதாக இல்லாமல் இருந்தது. எனவே தமிழில் நகர்ப்புறப்புவியியல் பற்றி ஒரு நூல் எழுதுவது என்ற எண்ணம் தோன்றியது. இந்த நூலில் இந்திய நாட்டில் இருந்து மேற்கோள்கள் தரப் படுமானால் மாணவர்கள் எளிதில் புரிந்து கொள்ள உதவும் என்கின்ற அடிப்படையில் இந்நூலை எழுதத் தலைப்பட்டேன். தமிழில் நகர்ப்புறப்புவியியல் பற்றிய நூல் எதுவும் இல்லை என்ற குறையை இப்புத்தகம் ஓரளவுக்கு நிறைவு செய்யும் என்ற நம்பிக்கையில் இப்பணியைத் தொடர்ந்து முடித்தேன். இந்நூலில் பெரும்பாலான எடுத்துக்காட்டுகள் இந்திய நாட்டில் இருந்து தரப்பட்ட காரணத்தினால் மாணவர்கள் எளிதில் புரிந்து கொள்ளும் வாய்ப்பை இந்நூல் அளிக்கிறது. கல்லூரி களிலும், பல்கலைக்கழகங்களிலும் பயிலும் மாணவர்கள் இந் நூலைப் படித்துப் பயனடைவர் என நம்புகிறேன்.

இந்நூலை அச்சிட முன்வந்த மதுரை காமராசர் பல்கலைக் கழகத் துணைவேந்தருக்கும், பதிவாளருக்கும் மற்றும் பதிப்புத் துறையைச் சார்ந்தவர்களுக்கும் என் நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

என் வேண்டுகோளுக்கு இசைந்து அணிந்துரை எழுதி தந்த என் ஆசிரியர் மற்றும் ஆராய்ச்சி வழிகாட்டியாம், சென்னைப் பல்கலைக்கழகப் புவியியல் துறைப் பேராசிரியர் மற்றும் துறைத்தலைவர் டாக்டர் ஆ. ரமேஷ் அவர்களுக்கு என் உளம் கனிந்த நன்றி உரித்தாகுக.

இந்நூலை எழுத ஆக்கமும் ஊக்கமும் அளித்த என் துணைவி மனோன்மணிக்கு என் நன்றி. அச்சுப் பிழை திருத்தி உதவிய என் மாணவி டாக்டர் அ. சாந்தகுமாரிக்கு என் நன்றி.

சீரிய முறையில், இந்நூலை அச்சிட்டு வெளியிட்ட மதுரை காமராசர் பல்கலைக்கழக அச்சகத்தாருக்கு என் பாராட்டு களையும் நன்றியையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அனந்தபுரம்,
20-9-89.

பேராசிரியர் **ஏ. சுவாமிநாதன்,**
புவியியல்துறை.

அணிந்துரை

தாய்மொழியில் கற்பதே சாலச்சிறந்தது என்பதை எல்லாரும் உணர்ந்து ஒப்புக்கொள்ளினும், இந்தியத் திருநாட்டில் வரலாற்றுக் காரணங்களினால் இதனை விரைந்து செயலாக்கம் தர இயலாது போயிற்று. தமிழ் நாட்டில் கடந்த கால் நூற்றாண்டாகக் கல்லூரிகளில் தமிழைப் பயிற்று மொழியாக்கி அமைவதில் சீரிய முயற்சிகள் தொடர்ந்து மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன. பள்ளிகளிலும் அரசுக் கல்லூரிகளிலும் தமிழ்வழிக் கல்வி தொடங்கி திறம்பெற்று வருகின்றது. தமிழ்நாட்டுப் பாடநூல் நிறுவனம் தமிழில் நூல்கள் பலவற்றை வெளியிட்டு வருகின்றது. தமிழ்வழிக் கல்வி செம்மையுற, சீரிய நூல்கள் பல வேண்டும் என்பதனால், தமிழ் நாட்டுப் பல்கலைக் கழகங்களும் அறிவியல் மற்றும் சமூக அறிவியல் நூல்களைத் தமிழில் இயற்றி வெளியிட்டு வருகின்றன. பேராசிரியர் திரு. எ. சுவாமி நாதன் எழுதி மதுரை காமராசர் பல்கலைக்கழகம் வெளியிடும் இந்நூல் - நகர்ப்புறப் புவியியல் - தமிழ்வழிக் கல்வியின் வளர்ச்சிக்குப் பயன்கோலும் ஒரு முயற்சியாகும். ஆசிரியருக்கும் வெளியிடும் பல்கலைக் கழகத்திற்கும் எமது பாராட்டுக்கள். அவர்கள் தம் தொண்டு தொடரட்டும்.

உலகெங்கினும் நகர்கள் முக்கிய மையங்களாக விளங்குகின்றன. அரசியல் சுழற்சிகளிலும் பொருளாதார ஊக்குவிப்புகளிலும் கலாச்சார மாற்றங்களிலும் அவை பெரும் பங்கு வகிக்கின்றன. ஊர் மக்களெல்லாம் நகர் நோக்கி வந்த வண்ணம் உள்ளனர். நகர்கள் அளவிலும் எண்ணிக்கையிலும் பெருகி வருகின்றன. நகர்களின்றி அமையா நாட்டின் வளர்ச்சி என்ற நிலை இன்று. வளர்ச்சிக்கு மட்டுமின்றி, நாட்டின் பல்வேறு இடர்ப்பாடுகளுக்கும் நகர்களே காரணமாகின்றன. வேலையின்மை, வறுமை, குற்றங்கள் இன்ன பிற கேடுகள் நகர்களில் மலிந்துள்ளன. இந்நிலையில், பணியும் பிணியும் நிறைந்த நகர்கள் பற்றிப் பல்வேறு வல்லுநர்கள் - புவியியல், சமூகவியல், பொருளாதாரவியல், அரசியல், மற்றும் பொறியியல் - விழைந்து ஆய்வதில் வியப்பேதுமில்லை. நகரவியல் பற்றிய இந்நூல் புவியியல் கண்ணோட்டத்தில் ஆக்கப்பட்டுள்ளது. பதினேழு தலைப்புகளில் நகர்கள் பற்றிய புவியியலை எளிய நடையில் ஆசிரியர் விளங்க வைத்துள்ளார். நகர்களின் தோற்றம், வளர்ச்சி, வகைப்பாடு, அமைப்பு மற்றும் தொழில்கள் ஆகிய வற்றைத் தொடக்கத்தில் விளக்கி, நகரவியல் கோட்பாடு மற்றும் நகர்ப் பிரச்சனைகளைப் பின் தலைப்புகளில் எடுத்தாண்டு, ஆசிரியர் நூலை நன்கு ஆற்றொழுக்காக அமைத்துள்ளார். விளக்க வரைபடங்களும் வேண்டியவாறு சேர்க்கப்பட்டுள்ளன. இளங்கலை பயிலும் புவியியல் மாணவர்களுக்கு இது ஒரு சிறந்த நூலாக அமையும். செம்மையான மற்றும் முழுமையான ஒரு நூலை ஆக்கித் தந்த ஆசிரியருக்குப் பாராட்டுக்கள்.

ஆ. ரமேஷ்
பேராசிரியர் மற்றும் துறைத்தலைவர்,
புவியியல் துறை,
சென்னைப் பல்கலைக்கழகம், சென்னை.

I. நகர்ப்புறப் புவியியல் - ஓர் அறிமுகம்

நகர்ப்புறப் புவியியலின் தோற்றமும் வளர்ச்சியும் :

நகர்ப்புறப்புவியியல், புவியியலில் அண்மையில் தோன்றிய ஒரு புதிய துறையாகும், நகர்ப்புறப் புவியியல் நகரங்களின் பொருளாதார (Economic), சமூக (Social) மற்றும் அரசியல் செயல் முறைகளைப் பற்றியதாகும். இது செயல் முறைகளைப்பற்றி படிப்பதைக் காட்டிலும் அதன் விளைவுகளைப் பற்றியே அறிய விழைகிறது. ஆகையால், கார்ட்டர் (H. Carter) நகர்ப்புறப் புவியியலை ஒரு முறையான ஆராய்ச்சி அன்று என்று கூறுகிறார். 1841 ஆம் ஆண்டு கோல் (J.G.Kohl) என்ற ஜெர்மானியப் புவியியல் அறிஞர் வாணிப நகரங்களின் தல அமைவு, அவற்றின் இடைவெளி, மற்றும் அவற்றின் அளவுபற்றி அறிய முயன்றார். 1901 ஆம் ஆண்டு டிக்கின்ஸன் (B.B. Dickinson) எழுதிய நகரங்களின் தலங்கள் என்னும் கட்டுரையில் நகரங்களின் பரவல் (Distribution) மற்றும் அமைவிடத்தின் தொடர்பு பற்றி விளக்கினார்.

நகரங்களின் வருணனைக்குப் பதிலாக அவற்றின் இடஅமைவுக்குள்ள தொடர்பினைப் பற்றி ஆராய ஆரம்பித்தது, நகர்ப்புறப் புவியியல் வளர்ச்சிக்கு அடிப்படையாக அமைந்தது. 1907ஆம் ஆண்டு லிப்சிக் (Lipzig) முதன் முதலாக நகர்ப்புறப் புவியியலுக்கு ஒரு வரையறையை வெளியிட்டார். ராவுல் பிளான்க்கார்டு (Raoul Blanchard) 1911ஆம் ஆண்டு முதன்முதலாக ஒரு நகரின் நகர்ப்புறப் புவியியல் பற்றி எழுதினார். அந்தப் புத்தகம் தான் நகர்ப்புறப் புவியியலில் ஒரு நகரை மையமாகக் கொண்டு எழுதப்பட்ட மிகச்சிறப்பான நூலாகும். அந் நூலில் அவர் நகரங்களின் தோற்றம் மற்றும் வளர்ச்சிக்குப் புவிப்புறவியல் (Physiography) மற்றும் அவற்றின் அமைவிடத்தின் (Location) தன்மையே காரணமாகும் என்பதை விளக்கினார். இதற்கு எடுத்துக் காட்டாக கிரிநோபில் (Grenoble) நகரத்தின் தோற்றம் மற்றும் வளர்ச்சிக்கு அந் நகரம் இரண்டு ஆறுகள் கூடுகிற இடத்தில் அமைந்ததே காரணம் என்பதைச் சான்றுகளுடன் விளக்கினார்.

இதன் பிறகு மேற்கொள்ளப்பட்ட பல்வேறு ஆராய்ச்சிக் கட்டுரைகள் நகரங்களின் தலம் (Site) மற்றும் சூழமைவு (Situation) பற்றியதாகவே அமைந்தன. ஆனால் இவை எல்லாம் போக்குவரத்துச் சாலைகள் கூடுகின்ற மையம் (Nodality) பற்றியதாக இருந்ததோடு அவற்றை வரைபடங்களின் மூலம் விளக்கவும் முயன்றன.

1924ஆம் ஆண்டு அருஸோ (M. Aurousseau) நகர்ப்புறப் புவியியல் பற்றிய மதிப்பாய்வுரை (Review) ஒன்றை வெளியிட்டார். இக் கட்டுரையில் அருஸோ, நகர்ப்புறப் புவியியல் மக்கள் பரப்பியலின் (Human Geography) பெரும்பகுதியைப் பற்றிப் படிப்பதனால் இது ஒரு முறையான ஆராய்ச்சி எனக் கூறமுடியாது என்று எடுத்துரைத்தார். மேலும், அவர் தனி நகரங்களைப்பற்றி மேற்கொள்கின்ற ஆராய்ச்சிகளில் பலர் ஈடுபட்டிருப்பதைக் கண்டு வியப்படைந்தார். புவியியல், புவியில் காணப்படும் பல்வேறு கூறுகளின் பரவலைப் பற்றிப் படிப்பதை விடுத்து, தனி நகரங்களைப் பற்றிய ஆராய்ச்சிக்கு முக்கியத்துவம் கொடுப்பது ஒரு குறையாக அமைந்துள்ளது என்றும் எடுத்துக் கூறினார்; அதே சமயம் ஃப்ளியூரின் (H. J. Fleure) ஐரோப்பாவின் மிதவெப்ப மண்டல நகரங்கள் பற்றிய கட்டுரையை அருஸோ பாராட்டினார்.

அருஸோ கட்டுரையின் விளைவாக அதற்குப் பின்னால் மேற்கொள்ளப்பட்ட ஆராய்ச்சிகள் அனைத்தும் தலம் மற்றும் சூழமைவு

ஆகியவற்றைப் பற்றி ஆய்வதை விட்டுப் பொருளாதாரம் மற்றும் சமூகத் தொகுதிபற்றி ஆராய முற்பட்டன.

1938ஆம் ஆண்டு குரோவ் (P.R. Crowe) முன்பு எழுதப்பட்ட தலம் மற்றும் சூழமைவு பற்றிய கட்டுரைகளைக் குறைகூறியதோடு அப்படிப்பட்ட ஆராய்ச்சிகள் அர்த்தமற்றவை என்றும் எடுத்துரைத்தார். மேலும், தலம் என்பது சரித்திரத்தின் செல்வாக்கு என்றும் சூழமைவு போக்குவரத்து வழிகளின் அடிப்படையாக எண்ணப்படுகிறதே அன்றி அண்மைக் காலத்திய இயக்கம் (Movement) பற்றியது அன்று என்பது குரோவின் கருத்தாகும். ஆனால், இதற்கு முன்பே 1933ஆம் ஆண்டு வால்டர் கிறிஸ்டாலர் (Walter Christaller) என்பவரால் தென்மேற்கு ஜெர்மனியிலுள்ள மைய இடங்கள் (Central Places) பற்றி வெளியிடப் பட்ட ஆராய்ச்சிக் கட்டுரை பாராட்டும்படியான ஒன்றாகும்.

புதிய போக்குவரத்து முறைகளின் அளவாகப் பரந்த நகர்ப் புறங்கள் தோன்றிப் பெரும் பிரச்சினையை உண்டாக்கின. இப் பெரும் திரட்சி (agglomerations) பற்றி எண்ணுகையில் தலம்-சூழமைவு அர்த்தமற்றதாக உணரப்பட்டது. 1915ஆம் ஆண்டு பேட்ரிக் கெட்டிஸ் (Patrick Geddes) என்பவர் மேற்சொன்ன பெரும் திரட்சிகளைக் குறிக்கக் கானர்பேஷன் (Conurbation - நகரங்களின் தொகுதி) என்னும் சொல்லை முதன்முறையாகப் பயன்படுத்தினார்.

ஆயிரத்துத் தொள்ளாயிரத்து இருபதுகளில் சிக்காகோவில் உள்ள மானிட உயிரின வாழ்க்கைச் சூழல் (Chicago School of Human Ecology) துறையைச் சார்ந்தவர்கள் நகரத்தின் நிலப்பயன் பாட்டில் காணப்பட்ட கூட்டிணைவுக்கான (Seggregation) பல்வேறு பொருளாதார மற்றும் சமூக விசைகள் (Forces) பற்றிய ஆராய்ச்சி களில் ஈடுபட்டனர். இதன் விளைவாகப் புவியியல் அறிஞர்களின் கவனம் சாதாரண நகர வளர்ச்சி மற்றும் நகரின் திட்டம்பற்றி ஆய்வதை விட்டு நகரத் தோற்றத்தின் சிக்கல்கள் பற்றி எண்ணத் தூண்டியது.

இரண்டாம் உலகப் போருக்குப்பின் நகர்ப்புறப் புவியியலின் வளர்ச்சி மிக வேகமாக இருந்ததோடு மட்டுமல்லாமல் தவிர்க்க முடியாத ஒன்றாக ஆகிவிட்டது. 19ஆம் நூற்றாண்டில் பெரும்பாலான ஐரோப்பிய நகரங்களின் கட்டுக்கடங்கா வளர்ச்சி, செயல்முறைக்கு ஏற்ற (Practical) ஆராய்ச்சிகளின் தேவையை உணர்த்தியது. இரண்டாம் உலகப் போருக்குப் பின் வெளிவந்த புத்தகத்தில் டிக்கின்ஸன் (R.E. Dickinson)தாம் எழுதிய புத்தகம் நகரத்தை திட்ட

மிடுவதற்காக எழுதப்பட்டது அன்று என்றும், ஒரு சமூகத்தின் அமைப்பில் உட்கொண்டு விளங்கும் புவியியலை விளக்குவதே இதன் நோக்கம் என்றும் கூறினார். ஏனெனில், திட்டமிடுவதற்குமுன் நகரின் அமைப்பு பற்றி நன்கு அறிவதோடு அது எவ்வாறு புவியியலை அடிப் படையாகக் கொண்டுள்ளது என்பதை அறிவதே சிறப்புடையது என்றும் எடுத்துரைத்தார்.

முடிவில் பல்கலைக்கழகப் புவியியல் துறைகளிலும் முறையான ஆராய்ச்சிக் கட்டுரைகள் மட்டுமே ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டன. பழைய மரபுப்படி மனிதனுக்கும் அவனுடைய சூழலுக்கும் இடையே உள்ள தொடர்பினை மட்டும் ஆராய்வதை விடுத்துப் புவிப்பரப்பில் காணப் படும் வேறுபாடுகள் பற்றி ஆராய முற்பட்டனர். இதே சமயத்தில் மேலைநாடுகளில் நகரமயமாதல் மிக அதிகமாகக் காணப்பட்டது. குறிப்பாக அமெரிக்காவின் கிழக்கு மாநிலங்களைப் பெருநகரங்கள் (Megalopolis) என்று விவரிக்க வேண்டிய நிலை ஏற்பட்டது. இப் பெருநகரம் என்னும் சொல் 1961ஆம் ஆண்டு ஜீன்காட்மேன் (Jean Gottman) என்பவரால் பயன்படுத்தப்பட்டது. இந்நிலையில் கடந்த இருபது ஆண்டுகளில் நகர்ப்புறப் புவியியலில் எண்ணற்ற ஆராய்ச்சிக் கட்டுரைகள் வெளியிடப்பட்டன, இச் சமயத்தில் பல்வேறு புவியியல் அறிஞர்கள் தங்களுடைய ஆராய்ச்சிகளை ஆய்வு நெறிமுறைகளோடு (Research Methodology) மேற்கொண்டனர். ஆனால், 1950 முதல் 1960ஆம் ஆண்டு வரையிலான காலத்தில் நகர்ப்புறப் புவியியல் ஆய்வு நெறிமுறைகள் (Methodology) பற்றிய கட்டுரைகள் மேலோங்கி இருந்தன. மேயர் (H.M. Mayer) தம்முடைய பல கட்டுரைகளில், புவியியல் வல்லுநர்கள் மேற்கொள்ள வேண்டிய ஆராய்ச்சிகளின் முக்கிய கருத்துக்களைக் கோடிட்டுக் காட்டினார்.

நகரங்களுக்குப் புவிப்பரப்பில் காணப்படுவதுபோல் இரு தொடர்புகொண்ட பண்புகள் உண்டு. அவை முறையே இட அமைவு மற்றும் உள்அமைப்பு ஆகும். வேறுபாடுகளின் அளவைப்பற்றி அறியும் போது மேற்சொன்ன தன்மைகள் தாமாகவே வெளிப்படுகின்றன.

மேற்கூறியவற்றிலிருந்து நகர்ப்புறப் புவியியல், (Urban Geography) புவியியலின் (Geography) ஒரு பகுதி என்றும், இது தொழிற் புரட்சிக்குப்பின் நகர்மயமாதல் செயல் துரிதமாக நடைபெற்றதனால் தோன்றியது என்றும், இந் நகர்ப்புறப் புவியியல் ஆரம்பத்தி லிருந்தே ஒருமுறையான ஆராய்ச்சியாக மேற் கொள்ளப்படவில்லை

என்றும். இதில் புவியியலில் பெரும் பகுதியைப்பற்றிப் படிப்பதால் தெளிவாக எதையும் சொல்ல முடியவில்லை என்றும் நாம் அறிகிறோம்.

நகர்ப்புறப் புவியியலின் ஆய்வுப்பொருள் :

நகர்ப்புறப் புவியியலில் நகரங்களின் தோற்றம், வளர்ச்சி, தலம், சூழமைவு, கட்டமைப்பு, பணிகள், நிலப்பயன்பாடு, மக்கட் பரவல், நகரங்களுக்கு இடையே காணப்படும் தொடர்புகள் போன்ற பல்வேறு கருத்துகள் ஆராயப்படுகின்றன. எனவேதான், நகர்ப்புறப் புவியியல் என்பது நிறைய முரண்பாடுடையதால் ஒரு முறையான படிப்பு அன்று என்ற கருத்து நிலவுகிறது. இருந்தபோதிலும் நகர்ப்புறப் புவியியலில் ஆராயப்படுகின்ற முக்கியமான கருத்துகள் (Themes) என்னவென்று பார்ப்போம்.

நகர உருவவியல் : நெடுங்காலமாகப் புவியியல் அறிஞர்கள், குறிப்பாக ஜெர்மானியர் நகரங்களின் உருவவியல் (Morphology) மற்றும் அவற்றின் வகைபாட்டு (Classification) ஆய்வில் ஈடுபட்டிருந் தனர். அவர்கள் நகரங்களில் காணப்படும் சில தனிப் பண்புகளை வரை படங்களாக (Maps) வரைந்து காட்டினர். சிலர் நகரங்களின் தோற்றம் பற்றிப் படிப்பதை வலியுறுத்தினர். பிரிட்டனில் இருந்த சிலர் நகர உருவவியலைப்பற்றிப் படிப்பதோடு அவற்றின் தோற்றம் (Origin), பல்வேறு வகைப்பட்ட சாலைகளின் செல்வாக்கு ஆகியவற்றைப் பற்றியும் படித்தனர். நகரின் உருவவியலில் ஒரு பகுதியிலுள்ள சில கட்டடங்கள் எவ்வாறு தோன்றின என்றும், அவற்றில் எத்தகைய பணிகள் (Functions) பொருந்தியுள்ளன என்றும் ஆராய்ந்து அவற் றிலிருந்து பொதுவான அடிப்படையில் உருவவியல் மண்டலங்களாகப் (Morphological Zones) பிரிப்பது வரையிலான வேறுபட்ட ஆராய்ச்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

ஒரு நகரின் உருவவியலைப் பற்றிப் படிக்கும் போது அதன் திட்டம் (Plan), கட்டடங்களின் தன்மை மற்றும் ஒவ்வொரு பகுதி யிலும் பணிகளின் செல்வாக்கு ஆகியவற்றையும் படிக்க வேண்டும். ஆனால், பல்வேறு விசைகள் இவற்றில் காணப்படுவதால் இவற்றைத் தெளிவாக எடுத்துரைப்பது மிகவும் கடினமான காரியம். எனவே, உருவவியலைப்பற்றி மேற்கொண்ட ஆராய்ச்சிகள் யாவும் குறிப்பிட்ட ஒரு சிறு பகுதியைப் பற்றியதாகவே இருந்தது. இதற்கு உதாரணமாக பிரின்ஸ் (Prince) அவர்களின் ஆராய்ச்சி, வசிக்கும் பகுதியில் உள்ள நிலச் சொந்தக்காரர்கள், இரயில்வே கட்டடங்கள் மற்றும் சமூகக்

கட்டடங்கள் ஆகியவற்றிற்கு இடையே இருந்த தொடர்பினைப் பற்றியதாக அமைந்தது. அதேபோல் வேன்சின் (J.E. Vance) ஆய்வு நகரக் கட்டமைப்பு. தொழிற்சாலைகளின் அமைவிடம் மற்றும் தொழிலாளர்கள் குடியிருப்புகளைப் பற்றியதாகவே இருந்தது. சிலர் கட்டடங்களின் மதிப்புக்கும் வசிக்கும் பகுதிகளின் அடர்த்திக்கும் இடையே உள்ள தொடர்பு பற்றி ஆராய்ந்தனர். இவ்வகையான ஆராய்ச்சிகள் நகர உருவவியலில் ஒரு முக்கியப் பகுதியாக விளங்கு கின்றன.

நகர உருவவியலைப்பற்றி மேற்கொள்ளப்பட்ட ஆராய்ச்சி களில் இருவகையான அணுகுமுறைகள் (approach) காணப் பட்டன. முதலாவது அணுகுமுறையில் சரித்திரகால மேம்பாட்டின் செயல்முறைகள் எவ்வாறு நகரங்களின் தோற்றங்களைப் பாதிக்கின் றன என்ற கருத்தை அடிப்படையாகக் கொண்டது. இரண்டாவது அணுகுமுறை, நகரில் காணப்படும் பல்வேறு மண்டலங்களைப்பற்றி அறிவதில் கவனம் செலுத்தியது.

நகர நிலப்பயன்பாடு (Urban Landuse) : கடந்த நூறு ஆண்டு களாகக் காணப்பட்ட பொருளாதார வளர்ச்சி, சிறப்பான போக்கு வரத்து வசதிகள் ஆகியவை நகரின் பல்வேறு பகுதிகளில் சிறப்பான நிலப் பயன்பாடு (Landuse) மற்றும் பணிகள் (Functions) தோன்றக் காரணமாயின. நகரின் மையம் (City centre), தொழிற்சாலைப் பகுதிகள் (Industrial areas), வெளியிலுள்ள வியாபாரப் பகுதிகள் (Outlying shopping areas), குடியிருப்புப் பகுதிகள் (Residential areas), மற்றும் நகர விளிம்பு (Fringe) ஆகியவை நிலப்பயன்பாட்டில் அடங்கும். இப்படிப்பட்ட நகரங்களின் நிலப்பயன்பாட்டுப் பகுதி களைப் பற்றிய ஆராய்ச்சிகள் நகர்ப்புறப் புவியியலின் ஒரு முக்கியக் கருவாக இன்றும் விளங்குகிறது.

1930ஆம் ஆண்டு முதன் முதலில் பார்த்தோலோமியோ (Bartho lomew) என்பவர் அமெரிக்க நகரங்களில் காணப்படும் பல்வேறு நிலப் பயன்பாட்டிற்குத் தேவையான நிலத்தின் அளவுபற்றிய ஆராய்ச்சியை மேற்கொண்டார்.

அண்மைக்காலத்தில் நிலப்பயன்பாடுகளின் பல்வேறு பிரச் சினைகள் ஆராயப்பட்டன. இவற்றுள் வளர்ந்து வரும் நகரங்களின் விளிம்புப் பகுதியைப் (fringe) பற்றிய ஆய்வுக்கு முக்கியத்துவம்

அளிக்கப்பட்டது. இதற்கு எடுத்துக்காட்டாக தாமஸ் (D. Thomas) அவர்கள் 1964ஆம் ஆண்டு மேற்கொண்ட நிலப்பயன்பாடு பற்றிய ஆராய்ச்சியைக் கூறலாம். இந்த ஆராய்ச்சியில் நகரின் விளிம்புப் பகுதியில் காணப்படும் நிலப்பயன்பாட்டிற்குப் பொருளாதாரம் மற்றும் சமூகச் செயல்முறைகளின் (Processes) செல்வாக்கே காரணம் என்பதைத் தாமஸ் விளக்கினார்.

மர்பியும், வேன்சும் (R. E. Murphy, E. Vance) சேர்ந்து சில அமெரிக்க நகரங்களிலுள்ள மத்திய வியாபார வட்டத்தை (Central Business District) வரையறை செய்தனர். இவ்வாராய்ச்சிகள் நகர்ப்புறப் புவியியலில் காணப்படும் சிறப்பான ஆராய்ச்சிகளாகும். நகரின் நிலப்பயன்பாடு மூவகைத் தன்மை (three dimensional) கொண்டதாகும். எனவே, இப்படிப்பட்ட ஆராய்ச்சிகள் சற்றுச் சிக்கலான தன்மை கொண்டவையாகும்.

அண்மைக் காலத்தில் புவியியல் அறிஞர்கள் பல்வேறு நிலப் பயன்பாட்டு எல்லைகளை வரையறுப்பதைக் காட்டிலும், அந் நிலப் பயன்பாடுகள் தோன்றக் காரணமாய் இருந்த செயல்முறைகளைப் பற்றி ஆராய்வதில் அதிக கவனம் செலுத்தினர். ஒவ்வொரு நகரத்திலும் காணப்படும் நிலப்பயன்பாட்டிற்கு, பொருளாதார மற்றும் சமூகக் காரணிகளுக்கு இடையே உள்ள தொடர்புகள் காரணமாகும். மேலும், நகரின் பல பகுதிகள் மக்களின் இடப்பெயர்ச்சி (Movement) மற்றும் பணிகளினால் ஒன்றோடொன்று இணைக்கப்படுகிறது. மக்கள் தம் வசிப்பிடங்களிலிருந்து வேலை செய்யும் இடத்திற்கு (work place) வந்துபோவதால் தோன்றும் இணைப்பு (links) மிகவும் குறிப்பிடத்தக்கதாகும். இது நகர்ப் பிரதேசங்கள் வளர்ச்சி அடைவதற்குக் காரணமாக விளங்கும் முக்கியமான விசை ஆகும். எனவே, நகர மக்களின் தாற்காலிக இடப்பெயர்ச்சி பற்றிப் பல்வேறு ஆராய்ச்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

தொழிலியல், வியாபாரம் மற்றும் பொழுதுபோக்கு (Recreation) ஆகிய நிலப்பயன்பாடுகளோடு நகர மக்கள் எவ்வாறு இணைக்கப்பட்டிருக்கின்றனர் என்பதைப் பற்றியும் இதனோடு இணைந்த செயல்முறைகள் (Processes) பற்றியும் ஆராய்ச்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. போக்குவரத்து இவற்றோடு நெருங்கிய தொடர்பு கொண்டுள்ளதால் நகரப் போக்குவரத்து பற்றிய மிகச் சிறப்பான ஆராய்ச்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

நகர வளர்ச்சிக்கும் பிணைப்புகளுக்கும் (Linkages) உள்ள தொடர்புபற்றி மேற்கொண்ட ஆராய்ச்சிகள் பல புள்ளியியல் மாதிரி உருவங்களை (Statistical Models) வெளிப்படுத்தின. இதன் மூலம் எதிர்கால நகர வளர்ச்சியைப்பற்றி எடுத்துரைப்பது சாத்தியமாயிற்று.

நகர மக்களின் வாழ்க்கைச் சூழல் : 'புவியியல் அறிஞர் களுடைய ஆர்வம் நகரின் நிலப்பயன்பாடு பற்றிப் படிப்பதோடு, அவர்கள் நகர மக்களின் வாழ்க்கைச் சூழல் (Human Ecology) பற்றியும் அறிய ஆர்வம் கொண்டனர். ஒரு நகரின் முக்கியமான பண்பு அந் நகர மக்கள் ஆவர். ஏனெனில், அவர்கள் நகரங்களில் வசிப்பதோடு அவற்றை மாற்றியும் அமைக்கின்றனர் என்ற கருத்து மக்களின் வாழ்க்கைச் சூழல் அணுகுமுறையைத் தூண்டிவிட்டது.

மனித சமூகங்கள் மற்றும் அவர்களின் சூழ்நிலைக்கும் இடையே காணப்படும் தொடர்பு பெரும்பாலான புவியியல் அறிஞர்களின் கவனத் தைக் கவர்ந்தது. இவர்கள் நகரங்களுக்குள் பல்வேறு இடங்களில் காணப்படும் இடம் சார்ந்த உயிரியல் சூழல் செயல்முறைகள் பற்றி ஆராயத் தலைப்பட்டனர்.

நகர மக்களின் சூழல்கள் பற்றிய ஆராய்ச்சியை இரு முக்கிய காரணிகள் ஊக்குவித்தன. அவை முறையே மக்கள்தொகைக் கணக் கெடுப்புத் தரவுகளும் (Data) மற்றும் இத் தரவுகளை எளிதாகப் பகுப் பாய்வு (analysis) செய்வதற்குக் கணக்கிடும் பொறிகள் (Computers) பயன் படுத்தப்படுவதும் ஆகும். இதனால் நகரங்களில் உள்ள மக்களின் பல்வேறு தன்மைகளைப் பற்றிய தரவுகளைக் கொண்டு சிறப்பான பகுப்பாய்வை எளிதில் செய்ய முடிகிறது.

நகரங்களின் மையத்திலிருந்து விளிம்புப் பகுதி நோக்கிச் செல்லச் செல்ல சில கூறுகள் குறைந்துகொண்டே செல்கின்றன என்பதை ஆராய்வதற்கு வாட்டப் பகுப்பு முறை (Gradient analysis) என்ற பகுப்பு முறை பயன்படுத்தப்பட்டது. இது நகரின் மையத் திலிருந்து விளிம்பை நோக்கிச் செல்லச் செல்ல குறைந்துகொண்டு போகும் நிலத்தின் மதிப்பு (land values), மக்கள்தொகைச் செறிவு (density), நிலப்பயன்பாடு ஆகியவற்றை அளக்க உதவுகிறது. இப் பகுப்புமுறை நகரில் காணப்படும் பல்வேறு சிக்கலான கூறுகளைச் சில கணிதச் சமன்பாட்டால் (Mathematical Equations) எளிதாக விளக்க முடியும், என்பதே இவ் வாட்டப் பகுப்பு முறையின் சிறப்புத் தன்மையாகும்.

மைய இடங்கள் :

நகர்ப்புறப் புவியியலில் மைய இடங்கள் (Central places) பற்றிய ஆராய்ச்சி, பெரும்பான்மையான புவியியல் ஆராய்ச்சியாளர் களின் கவனத்தைத் தன்பக்கம் ஈர்த்துள்ளது. நகரங்கள் (Adminis tration), கல்விப் பணி, மருத்துவப்பணி, சில்லறை வியாபாரப் பணி (Retail business), மொத்த வியாபாரம் போன்ற பல்வேறு சிறப்புப் பணிகளைக் கொண்டு சேவை செய்கின்ற மைய இடங்களாகக் கருதப் படுகிறது. நகரங்களின் அமைவிடம், மையப் பணிகள் (Central Func tions) எளிதில் சென்று அடையும் போக்குவரத்து வசதி ஆகிய வற்றைப் பெற்று ஒரு சீரான பரவல் அமைப்புக் கொண்டுள்ளது. எனவே, இம் மைய இடங்களின் அளவு, எண்ணிக்கை ஆகியவற்றைப் பற்றிய கொள்கையளவான முடிவுகளைக் காண விழைந்தனர்.

முதன் முதலில் 1933ஆம் ஆண்டு வால்டர் கிறிஸ்டாலர் (Walter Christaller) என்பவரால் மைய இடத்துக் கோட்பாடு வெளி யிடப்பட்டது. இது மைய இடங்களின் அளவு, பரவல் மற்றும் எண்ணிக்கை பற்றி விளக்குகிறது. இந்த ஆராய்ச்சிக் கட்டுரை ஜெர்மானிய மொழியில் எழுதப்பட்டதாகும். மைய இடங்கள்பற்றிய கிறிஸ்டாலரின் கருத்துக்கள் உல்மேன் (Ullman), டிக்கின்ஸன் (Dickin son) என்பவர்களால் ஆங்கிலப் புவியியல் அறிஞர்களுக்குத் தெரிய வந்தன. இதைவிட சிக்கலான கொள்கையளவான சான்றுகள் ஆகஸ்ட் லாஷ் (August Losch) என்பவரால் 1940ஆம் ஆண்டு வெளியிடப் பட்டது. 1950ஆம் ஆண்டு முதல் இக் கொள்கையின் செல்லு படியாகும் நிலையை (Validity) அறிவதில் அதிகக் கவனம் செலுத்தப் பட்டது. இக் கொள்கையில் கிங் (L. C. King), பெர்ரி ((B J.L. Berry), கேரிசன் (Garisson) என்பவர்கள் தொடக்கநிலை (Threshold) மற்றும் பணியின் எல்லை (Range of a Good) ஆகியவை எவ்வாறு மைய இடங்களின் அமைவில் படிநிலைகளை (hierarchy) தோற்று விக்கின்றன என்பதை விளக்கிக் கூறினர். மேலும் மைய இடங் களில் காணப்படும் கட்டமைவுப் பண்புகளையும் (Structural chrac teristics) எடுத்துக் காட்டினர்.

மைய இடத்துக் கோட்பாடு பல்வேறு முக்கியமான கருத்து களை நகர்ப்புறப் புவியியலுக்கு வழங்கியது. இது முதன்முதலில் பல்வேறு அளவு நகரங்களின் பரவல் பற்றிய விளக்கங்களை அளித்தது. மேலும் இக் கோட்பாட்டிற்குச் சற்று எதிரான கருத்துடைய அளவுப்

படிவரிசை விதியை (Rank size rule) சிப் (Zip) என்பவர் அறிவித்தார். இவ் விதியின் கருத்துப்படி ஒரு வட்டாரத்திலுள்ள நகரங்களை அவற்றின் மக்கள்தொகை அடிப்படையில் வரிசைப்படுத்தினால், இரண்டாவது நகரின் மக்கள்தொகை முதல் நகரத்தின் மக்கள் தொகையில் பாதியாகவும், மூன்றாவது நகரத்தின் மக்கள்தொகை முதல் நகரத்தின் மக்கள்தொகையில் மூன்றில் ஒரு பகுதியாகவும் இருக்கும் என்று கூறுகிறது. அளவுப்படிவரிசைவிதி நகரங்கள் படிநிலை (hierarchy) முறையில் அமைகின்றன என்று எடுத்துரைக்கிறது.

மைய இடத்துக் கொள்கையின் அளவாக மற்றுமொரு கருத்து நகர்ப்புறப் புவியியலுக்கு வழங்கப்பட்டது. அதாவது நகரங்களில் காணப்படும் பல்வேறு வகையான வியாபார மையங்களின் (Shopping centres) சிக்கலான பரவல் அமைப்பை அறிய உதவியது. இக் கருத்தின் அடிப்படையில் பிரட் புட் (R. J. Proudfoot) என்பவர் பெரு நகரங்களில் உள்ள வியாபார மையங்களைப் படிநிலைகளாக பிரித்துக் காட்டியதோடு ஐவகையான படிநிலைகள் காணப்படுவதை ஆராய்ந்து விளக்கினார்.

மேற்படி மைய இடத்துக் கொள்கையில் சொல்லப்பட்ட நகரங்களின் படிநிலை மற்றும் பரவல், வேறுபாடுகள் அந்த நிலத்தோற்றத்தில் மக்கள்தொகை சீராக இருக்குமானால் காணமுடியும். இல்லையென்றால் இத் தன்மைகள் மாறுபடும் என்ற குறை காணப்படுகிறது.

நகர்ப்புறக் குடியிருப்புகள் :

நகர்ப்புறக் குடியிருப்புகள் கிராமப்புற குடியிருப்புகளினின்று வேறுபட்டவை என்பது வெள்ளிடை மலை. ஆயினும் நாம் நகரம் என்று எதைக் குறிப்பிடுகிறோம். அதற்கான விளக்கங்கள் யாவை என்பது அறிய வேண்டிய ஒன்றாகும்.

நகரங்கள், பொதுவாகச் சிறப்புப் பணிகள் மேற்கொண்டுள்ள ஒரு சமூக இயக்கமாகும். இதற்கென்று சில சிறப்பு இயல்புகள் காணப்படுகின்றன. இவை தம் தோற்றம், வளர்ச்சி ஆகியவற்றில் புவியியல் அமைப்பின் செல்வாக்கைக் காண முடிகிறது. மேலும், இந் நகரங்களின் அளவு, எண்ணிக்கை, அமைப்பு ஆகியவை பிரதேசத்திற்குப் பிரதேசம் வேறுபடுகிறது. மேலும், ஒரு நகரத்தின் பணி அதன் அமைவிடத்தையும் (Location) சூழலமைவையும் பொறுத்துள்ளது. இவை இந் நகரங்களின் தோற்றத்திற்கு ஆதாரமாய் இருப்பதோடு இவற்றின் வளர்ச்சி மற்றும் மேம்பாட்டைக் கட்டுப்படுத்துகிறது.

பொதுவாக, வேளாண்மையைத் தவிர, வேறு தொழிலை மேற்கொண்டிருக்கிற மக்கள் வசிக்கின்ற குடியிருப்புகளை நகரக் குடியிருப்புகள் என்று கூறுகிறோம். இவை மேற்கொண்டிருக்கும் பல்வேறு தொழில்கள் அதன் அமைவிடத்தையும் அதன் சுற்றுப்புறச் சூழலையும் பொறுத்துள்ளது.

முற்காலத்தில் நகரங்கள் என்று வரையறுக்கப்பட்ட குடியிருப்புகள் சந்தைகளைக் (Markets) கொண்டிருந்தன. எனவே எந்தெந்தக் குடியிருப்புகளில் சந்தைகள் காணப்பட்டனவோ அவை அனைத்தும் நகரங்கள் என்று அழைக்கப்பட்டன. மேலும், அக்காலத்தில் இந் நகரங்களைச் சுற்றிச் சுவர்கள் கட்டப்பட்டதால் இச் சுவருக்கு வெளியே இருக்கின்ற குடியிருப்புகள் கிராமங்கள் என்று பிரித்துக் காட்டப்பட்டன. ஆனால், தற்காலத்தில் நகரங்களைச் சுற்றி சுவர்கள் இல்லை. எனவே, இந்தத் தகுதியைக் கொண்டு நகரத்தை வரையறை செய்ய இயலாது. மேலும், தற்கால நகரங்கள் பெரும்பாலும் ஆக்கத்தொழில் மேம்பாட்டால் தோன்றி வளர்ந்தவை ஆகும். இங்குக் காணப்படுகின்ற மக்கள் பல்வேறு காலங்களில் பல்வேறு காரணங்களுக்காக கிராமங்களில் இருந்து இங்கு வந்து குடியேறியவர்கள் ஆவர்.

உலகின் பல்வேறு நாடுகளில், நகரத்தைக் குறிப்பிடுவதற்கு பல்வேறு விளக்கங்கள் தரப்படுகின்றன. இதுவரை ஒரு பொதுவான வரையறை ஏதும் தோன்றவில்லை. இவ்வாறு தரப்படும் விளக்கங்கள் அந்நாட்டின் பொருளாதார, சமூக மற்றும் கலாச்சார அடிப்படையில் அமைந்தவை ஆகும். டென்மார்க் (Denmark), ஸ்வீடன் (Sweden), பின்லாந்து (Finland) ஆகிய நாடுகளில் 200 பேர் கொண்ட குடியிருப்பு நகரம் என அழைக்கப்படுகிறது. அதே சமயத்தில் கிரீஸ் (Greece) நாட்டில் 10,000 பேர் வசிக்கின்ற குடியிருப்பு நகரம் என அழைக்கப்படுகிறது. இந்த இரண்டு வகைபாடுகளுக்கு இடையே பெரும் வேறுபாடு நிலவுவதை நாம் தெளிவாக அறிய முடிகிறது.

கனடாவில் (Canada) 100 பேர் உள்ள குடியிருப்பு நகரம் என்று அழைக்கப்படுகிறது. அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் ஒரு குடியிருப்பை நகரம் என்று கூறவேண்டுமானால் அங்குக் குறைந்தது 2500 பேர் வசிக்க வேண்டும். வெனிசுவேலா (Venezuela) நாட்டில் 1000 பேர்களும், கானாவில் (Ghana) 5000 பேர் உள்ள குடியிருப்புகள் நகரங்கள் என்று அழைக்கப்படுகின்றன. உண்மையில் சொல்லப்போனால்

மக்கள்தொகை மட்டும் ஒரு நகரின் தன்மையை வெளிப்படுத்த முடியாது. ஏனென்றால், குறைந்த மக்கள்தொகையைக் கொண்ட குடியிருப்புகளில் சில நகரப் பண்புகளான மக்கள்தொகைச்செறிவு (Density), அங்காடிகள் (Markets), செயலாட்சிப் பணி (Administrative Function) ஆகியவற்றைக் கொண்டு இருக்கலாம். ஆனால், அதே சமயத்தில் சில பெரிய குடியிருப்புகளில் எவ்விதப் பணியும் இல்லாமல் வேளாண்மை மட்டுமே நடைபெறக்கூடும். இப்படிப்பட்ட தன்மையுள்ள குடியிருப்புகள் பொதுவாக முன்னேறிக் கொண்டிருக்கும் (Developing) நாடுகளில் காணப்படுகின்றன.

இந்தியாவில் ஒரு குடியிருப்பை நகரம் என்று வரையறுக்க வேண்டும் என்றால், அதற்குச் சில விதிமுறைகள் பின்பற்றப்படு கின்றன. அவை முறையே மக்கள்தொகை, மக்கள்தொகைச் செறிவு, மக்கள் தொழில் தன்மைகள், சார்ந்த விதி முறைகள் ஆகும். இந்தியாவில் ஒரு குடியிருப்பை நகரம் என்று வழங்க வேண்டுமென்றால் அங்கு 5000 பேர் வசிக்கவேண்டும். அங்குள்ள வயதுவந்த ஆண்மக்களில் 75 சதவிகிதம் பேர் வேளாண்மை அல்லாத வேறு தொழிலில் ஈடுபட்டிருக்க வேண்டும். மேலும் இக் குடியிருப்பில் மக்கள்தொகைச் செறிவு ஒரு சதுர மைலுக்கு 1000 பேராக இருக்க வேண்டும். முடிவாக இம் மூன்று விதிகளில் எந்த ஒரு குடியிருப்பு, எவையேனும் இரண்டு விதிகளை நிறைவு செய்கிறதோ அக் குடியிருப்பு நகரம் என வறையறை செய்யப்பட்டது.

மேற்கூறிய நகரம் பற்றிய விளக்கங்களைப் பார்க்கும்போது இந்தியாவில் மட்டும்தான் நகரம் என வரிசைப்படுத்துவதற்கு மக்கள் தொகைச் செறிவு ஓர் அளவாகக் கொள்ளப்படுகிறது. பொதுவாக நகரங்கள் என்று சொன்னால் அவற்றில் மக்கள்தொகை அதிகமாகக் காணப்படுவது இயல்பு. மேலும் இந்திய மக்கள்தொகைக் கணக் கெடுப்பு (Census) வகைப்பாடு நகரம் என்பது வேளாண்மை அல்லாத மற்றத் தொழில்கள் நடைபெறுகின்ற குடியிருப்பு எனத் தெளிவாக எடுத்துக் கூறுகிறது.

இஸ்ரேல் நாட்டில் ஒரு குடியிருப்பில் 2000 பேர் இருந்து அதில் மூன்றில் ஒருபகுதி குடும்பத்தலைவர் விவசாயத்தில் ஈடுபட்டிருந்தால் அக்குடியிருப்புக்கு நகரத் தகுதி தரப்படுவதில்லை. அதேபோல் காங்கோ (Congo) நாட்டில் 2000 பேர் வசிக்கும் பகுதியில் பெருவாரி யானவர்கள் வேளாண்மை சாராத இதர தொழிலில் ஈடுபட்டிருந்தால் அப்பகுதி நகரம் என வகைப்படுத்தப்படுகிறது.

சில நாடுகளில் செயலாட்சிப் பணியை மேற்கொண்டுள்ள குடியிருப்புகள் நகரங்கள் என வழங்கப்படுகின்றன. இவ்வகையான வகைப்பாடு துருக்கி (Turkey), செக்கோஸ்லோவாகியா (Czechoslovakia), டொமினிகன் குடியரசு (Dominican Republic), ஐக்கிய அரபு குடியரசு (United Arab Republic) ஆகிய நாடுகளில் பின்பற்றப்படுகிறது.

சில நாடுகளில் சில குடியிருப்புகளுக்குச் சில அரசு தகுதி (Government Status) தரப்படுவதால் அவை நகரங்களாகக் கருதப்படுகின்றன, அல்ஜீரியா (Algeria), ஜப்பான் (Japan,) டுனீசியா (Tunisia), ஐக்கியக் குடியரசு (United Kingdom) ஆகிய நாடுகளில் மேற்சொன்ன முறையில் நகரங்களைக் குறிப்பிடுகின்றனர்.

நகரங்களின் வரையறை பற்றிய பல்வேறு விளக்கங்கள் காணப்படுவதால் ஐக்கிய நாடுகள் (United Nations) 5000 பேர் வசிக்கின்ற குடியிருப்பை நகரம் என அழைக்கலாம் என ஆலோசனை வழங்கி உள்ளது. மேலும், இது பல்வேறு நாடுகளில் காணப்படும் பொருளாதார மற்றும் கலாச்சார வேறுபாட்டின் அளவாக உள்நாட்டின் சூழ்நிலைக்கு ஏற்ப நகரத்தை வரையறை செய்யலாம் எனப் பரிந்துரை செய்துள்ளது.

2. நகர்மயமாதல் - செயல்முறைகள்

நகர்ப்புற மக்கள்தொகை வளர்ச்சி அதிகமாகிக்கொண்டு போவது நகர்மயமாதல் என்று அழைக்கப்படுகிறது. நகர்ப்புறங்களில் மக்கள்தொகை இயல்பான வளர்ச்சியினாலும் (Natural Growth) குடியேற்றத்தின் விளைவாகவும் அதிகரிக்கிறது. இதிலிருந்து நகர்மயமாதல் மக்களின் புலம்பெயர்வதோடு (Migration) தொடர்பு கொண்டுள்ளது என்று அறியலாம். வேளாண்மையை அடிப்படையாகக் கொண்ட குடியிருப்புக்கள், விவசாயத்தை மேற்கொள்ளாத சமூகங்களாக (Non-Agricultural Society) மாறுவதையே நகர்மயமாதல் என்று குறிப்பிடுகிறோம். நகரங்களின் அளவு மற்றும் மக்கள்தொகை ஆகியவற்றில் மேம்பட்டு உள்ளதால் பல்வேறு சிறப்பான பொருளாதாரப் பணிகள் இங்கு செறிந்து காணப்படுகின்றன. எனவே, இங்கு வேலை வாய்ப்புக்கள் பெருமளவில் காணப்படுகின்றன. திறமைமிக்கவர்கள் தங்கள் சமூகத்திலிருந்து வேலை தேடி நகரங்களுக்கு வந்துவிடுகின்றனர். கிராமப்புறங்கள் வேளாண்மையின் விளைவாகப் பெருமளவு உணவுப்பொருட்களை உற்பத்தி செய்வதால் அவர்களுக்காக நகரத்தில் உள்ளவர்கள் பல சிறப்புப் பணிகளில் ஈடுபட ஏதுவாகிறது. எனவே, நகர்மயமாதல் என்பது பொருளாதாரச் சிறப்புப் பணிகள் மற்றும் தொழில் வளர்ச்சியையும் குறிக்கிறது என அறியலாம். மேலும், ஒரு சமூகம் மேம்பாடு அடையவேண்டுமானால் அதனுடைய தேவைகளுக்கு மட்டுமே வாழ்ந்த நிலையிலிருந்து, அது சிறப்புப் பணிகளிலும் ஈடுபட வேண்டும். மேலும், சிறப்புப் பணிகள் ஒன்றோடு ஒன்று தொடர்புடையன. எனவே, இத் தொழிலில் ஈடுபட்டவர்கள் ஒரே இடத்தில் சேர்ந்து வாழத் தொடங்கினர். முடிவில் இது மக்கள்தொகைப் பெருக்கத்திற்குக் காரணமாக அமைந்தது. இவ்வாறான மக்கள்தொகைப் பெருக்கமே நகர்மயமாதல் என அழைக்கப்படுகிறது.

லாம்பார்டு (E.E. Lampard), சமூக இயலில் (Social Sciences) நகர்மயமாதலில் மூன்று கோட்பாடுகள் பயன்படுத்தப்படுத்தப் படுவதாக எடுத்துரைக்கிறார். அவை முறையே (1) ஒழுகலாறு சார்ந்த (Behavioural) கோட்பாடு, (2) அமைப்பு (Structure) சார்ந்த கோட்பாடு, (3) இனப்புள்ளியியல் (Demographic) சார்ந்த கோட்பாடு ஆகும். இதில் முதல் வகைக் கோட்பாடு மக்களுக்கு காலத்தினால் உண்டான அனுபவம் மற்றும் ஒழுகலாறு சார்ந்த பாங்கினைப் பற்றியது. இரண்டாவது, கோட்பாடு மக்களின் செயல்முறைகளைப் பொருளாதார அமைப்பின் மாறுதல்களோடு விவரித்து உரைக்கிறது. மூன்றாவது கோட்பாடு மக்கள்தொகையின் செறிவுக்கான செயல்முறைகளைப் பற்றியது.

மேற்சொன்ன மூன்று கோட்பாடுகளில், முதலாவது கோட்பாடு பெரும்பாலும் லூயிஸ் வெர்த் (Louis Wirth) அவர்களின் ஆய்வோடு தொடர்புடையது. வெர்த் தம்முடைய 'நகர்மயமாதல் - ஓர் வாழ்க்கை முறை (Urbanism as a Way of Life) என்னும் ஆய்வுக் கட்டுரையில் நகர்மயமாதல் கொள்கையை வெளியிட்டார். இக்கொள்கை சமூகக் கூட்டங்களை அடிப்படையாகக்கொண்டு எழுந்ததாகும். இக்கொள்கையின்படி கூடி வாழும் மக்கள்தொகையின் அளவு அதிகரிக்க அதிகரிக்க அவர்களுக்கு இடையே நிலவிவந்த உறவுகள் பாதிக்கப்பட்டு அது அவர்களுக்குள் ஒரு வேறுபாட்டினை உண்டாக்கி முடிவில் அவர்களுக்குள் பிரிவினையை உண்டாக்குகிறது. மேலும் அவர்களுக்குள் இருந்த உறவு மட்டுமன்றி அண்மையில் இருக்கிறோம் என்ற எண்ணமும், ஒரே மரபின்கீழ் வசிக்கவேண்டும் என்ற உணர்வும் நாளடைவில் மறைந்து விடுகின்றன. இதனால் நகரமக்களும் ஒருவரோடு ஒருவர் மேலெழுந்த வாரியாகப் பழகுவதோடு அண்டை அயலார்களைப்பற்றித் தெரிந்துகொள்ளவேண்டும் என்ற எண்ணமும் ஆர்வமும் இவர்களுக்குள் எழுவதில்லை. எனவே, இவர்கள் கூடி வாழ்ந்தாலும் சமூக உறவுகள் ஏதும் இல்லாமல் வாழ்கின்றனர். மேலும் இவர்கள் கிராம வாழ்க்கைப் பின்னணியின் அடிப்படையான சமூக உறவுகளிலிருந்து ஏறக்குறைய முற்றிலும் மாறிவிடுகின்றனர். எனவே, நகரத்தில் வாழும் ஒருவனுக்கு தான் ஒரு சமூகத்தைச் சார்ந்தவன் என்கின்ற உணர்வு சிறிதும் இல்லாமல் போய்விடுவதால் இவனிடத்தில் தனிமை எண்ணமே மேலோங்கி நிற்கிறது. மேலும் மக்கள்தொகைச் செறிவு மேலிட மேலிட செல்வச் செழிப்பு, வறுமை போன்ற ஏற்றத் தாழ்வுகள் இங்கு தோன்றுகின்றன. எனவே, நகரத்தில் மக்கள் மிக நெருக்கமாக

வாழ்ந்தாலும்கூட அவர்களிடையே பாசம் மற்றும் நட்புணர்ச்சி இன்றிப் போட்டி உணர்வே மேலோங்கி நிற்கிறது. இவ்வுணர்வினால் எந்தவித மான விபரீத விளைவுகளும் நேராமல் இருக்கும் பொருட்டுக் கட்டுப் பாடும் சட்டமும் கொண்டுவரப்படுகின்றன. எனவே இவர்களுடைய அன்றாட வாழ்க்கை இயந்திரம்போல் ஒரே மாதிரியாக அமைந்து விடுவதால் நகரச் சமூகம் (**Urban Society**) தன்னைச் சரிவர நிர்வாகம் செய்துகொள்ள இயலாமல் இருக்கிறது என்பது வெர்த்தின் கருத் தாகும். இதுபோன்ற நகரம் மற்றும் கிராமங்களுக்கு இடையே உண்டான வேறுபாடுகள்பற்றி ரெட்பீல்டு (**R. Redfield**) ஃப்ராங்கன்பெர்க் (**R. Frankenberg**) போன்ற அறிஞர்கள் தம் ஆராய்ச்சிகளினால் எடுத்துக் காட்டினர். மேற்சொன்ன கருத்துக்கள் ஒவ்வொரு சூழலுக்கும் ஏற்ப வேறுபடுவதால் இதை உலகம் முழுவதற்கும் பொதுவானது என்று எடுத்துரைப்பது இயலாது என்று ஜோபர்க் (**Sjoberg**) கருதினார்.

நகரமயமாதல்பற்றிய இரண்டாவது விவரணம் (**interpretation**) வேளாண் சமூகங்கள், வேளாண்மையில்லாத சமூகங்களுக்குப் புலம் பெயர்வதைக் குறிக்கிறது. இக் கருத்துப்படி நகரமயமாதல் மற்றும் பொருளாதார மேம்பாடு ஆகியவை ஒன்றுக்கொன்று தொடர்புடையவை என்றும், பொருளாதாரச் செயல்களில் தனித்துறைப் பயிற்சிகள் (**Specialization**) உண்டாகிறது என்றும் கூறப்படுகிறது. எனவே, நகர்மயமாதல் பொருளாதாரத் துறை மற்றும் தொழிலியல் துறையில் உண்டாகும் தனித்துறைப் பயிற்சி ஆகியவற்றின் ஒன்றிணைந்த செய லாகும் என்று விவரிக்கப்படுகிறது. பொருளாதாரச் செயல்களில் (**Economic Activity**) தனித்துறைப் பயிற்சிக்குப் பெருவாரியான மக்கள் தேவைப்படுகின்றனர். இவை இரண்டும் சேர்வதால் நகர்மய மாதல் துரிதமடைகிறது. சில கருதுகோளின் (**Hypothesis**) அடிப் படையில் பெர்ரி (**B.J.L. Berry**) மேற்கொண்ட ஆய்வில், ஒரு நாட்டின் பொருளாதார மேம்பாட்டிற்கும் (**Development**) அந் நாட்டின் நகர் மயமாதலுக்கும் தொடர்புள்ளது என்பது தெளிவுபடுத்தப்பட்டது. அதே சமயத்தில் பெர்ரி, நகரின் வளர்ச்சியானது, வேறுபாடுகளின் செறிவையும் சிறப்புப் பணிகளின் தொடர்பையும் பொறுத்தது என்ற லாம்பார்டின் கருத்து ஒப்புக்கொள்ளக் கூடியது என்கிறார்.

ரீஸ்மேன் (**L. Reissman**) நகரமயமாதல் எல்லா நாடுகளிலும் ஒரே திசையில் ஒரே மாதிரியாக நடைபெறவில்லை என்றும் சில நாடு களில் தொழில்மயமாவதைத் தொடர்ந்து நகர்மயமாகிறது என்றும்,

மற்றும் சில நாடுகளில் நகரவளர்ச்சியைப் பின்பற்றித் தொழில்மய மாகிறது என்றும் எடுத்துரைத்தார். மேலும் நகர்மயமாதல் செயல் முறைகளைப் பின்வரும் பல்வேறு நிலைகளின் அளவாக விளக்கினார்.

நகர்மயமாகும் செயல்முறை

சமூகங்கள்		எடுத்துக்காட்டு
முதல் நிலை		
முன்னேறாத சமூகங்கள்	—	காங்கோ
தேசியமாக்கப்பட்ட சமூகங்கள்	—	துருக்கி
தொழில்மயமாகிக் கொண்டிருக்கும் சமூகங்கள்	—	இந்தியா
நகர்மயமாகிக் கொண்டிருக்கும் சமூகங்கள்	—	எகிப்து
இரண்டாம் நிலை		
நிலைதிரிவுச் (Transitional) சமூகங்கள்	—	மெக்ஸிகோ
தொழிலியல் சமூகங்கள்	—	கிரீஸ்
சமன்சீர்கெட்ட சமூகங்கள்	—	பனாமா
மூன்றாம் நிலை		
நகர நிலைத்திரிவுச் சமூகங்கள்	—	இல்லை
சீரான கிராமங்கள் கொண்ட சமூகங்கள்	—	அயர்லாந்து
நகரத் தொழிலியல் சமூகங்கள்	—	இத்தாலி
சீரான தொழிலியல் சமூகங்கள்	—	பிரான்ஸ்
நான்காம் நிலை		
சீர்கெட்ட பெருநகர்ச் சமூகங்கள்	—	சிலி
பெருநகர்ச் சமூகங்கள்	—	அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள்

லாம்பார்டின் மூன்றாவது விவரணத்தின்படி நகர்மயமாதல் என்பது மக்கள் செறிவினை உண்டாக்கும் செயல்முறைகள் ஆகும். மக்கள் இனப்புள்ளியியல் என்பதற்குப் பதிலாக உயிரின வாழ்க்கைச் சூழல் (Ecological) என்னும் சொல் மிகப் பொருத்தமானது. நகர் மயமாதலை நான்கு மாறிகள் (Variables) அளவாக விவரிக்கலாம். அவை முறையே மக்கள்தொகை, சூழ்நிலை, தொழில்நுட்பம் (Technology) மற்றும் சமூக அமைப்பு (Social Organization). இவற்றில் மூன்று ரீஸ்மென் சொன்ன கருத்துகளோடு தொடர்புள்ளது. மக்கள்தொகை நகர வளர்ச்சியுடனும் (Urban Growth), தொழில்நுட்பம் தொழில்மய மாவதுடனும், சமூக அமைப்பு மத்தியதர வகுப்பினரின் தோற்றத்துடனும் தொடர்புடையது. லாம்பார்டின் இக் கருத்து உயிரினச்சூழலை அடிப்படையாகக் கொண்டது. லாம்பார்டு நகர்மயமாதல் நான்கு முக்கிய வளர்ச்சிப் படிகளைக் (Phases) கொண்டுள்ளதாகக் கருதினார். அவை முறையே,

1) தொடக்க நிலை (Primordial Stage)
2) கட்டுப்படுத்துகின்ற நிலை (Definitive Stage)
3) முதல்தரமான நிலை (Classic Stage)
4) தொழிலியல் நிலை (Industiial Stage)

லாம்பார்டின் வளர்ச்சிப் படிகளுக்கும் ரீஸ்மேனின் நகர்மயமாதல் செயல்முறைகளுக்கும் தொடர்பு உள்ளது அறியப்படுகிறது. இச் சமயத்தில் இனப்புள்ளியியல் சுழற்சி (Demographic cycle) பற்றிக் குறிப்பிடுவது பொருத்தமானதாகும். இச் சுழற்சியின் முதல் நிலையில் பிறப்பு விகிதமும் இறப்பு விகிதமும் அதிகமாக இருப்பதால் மக்கள் பெருக்கத்தில் ஒரு தேக்கம் காணப்படுகிறது. தொழில்நுட்பத்தில் காணப்படும் மேம்பாட்டாலும் அதன் விளைவான சமூக மாறுபாடுகளினாலும் பிறப்பு விகிதம் அதிகமாகிறது. இதனால் மக்கள் பெருக்கம் அதிகமாகிறது. இப் பெருக்க விகிதம் சமூகக் கட்டுப்பாடு வராதவரை அதிகரித்துக்கொண்டே போகிறது. சமூகக் கட்டுப்பாடு வந்தவுடன் பிறப்பு விகிதம் குறைவதோடு ஒரு நிலையானதன்மை காணப்படுகிறது. இந்த இனப்புள்ளியியல் சுழற்சியில் ஒரு பொதுவான கருத்து பெறப்படுகிறது. ஏனென்றால், இது குழந்தைகள் இறப்புவிகிதம், வயது அமைப்பு, மற்றும் சிக்கலான இனப்புள்ளியியல் ஆகியவற்றோடு தொடர்புடையது. இனப்புள்ளியியல் அறிஞர்கள் இதைத் தொழில் தன்மைகளில் (Occupational Structure)

ஏற்படும் மாற்றம் நகர்மயமாதல் போன்ற மாறிகளுடன் தொடர்பு படுத்துகின்றனர். எனவே, நகர்மயமாதல் இனப்புள்ளியியல் மாற்றச் செயல்முறையைச் சார்ந்துள்ளது என அறியலாம்.

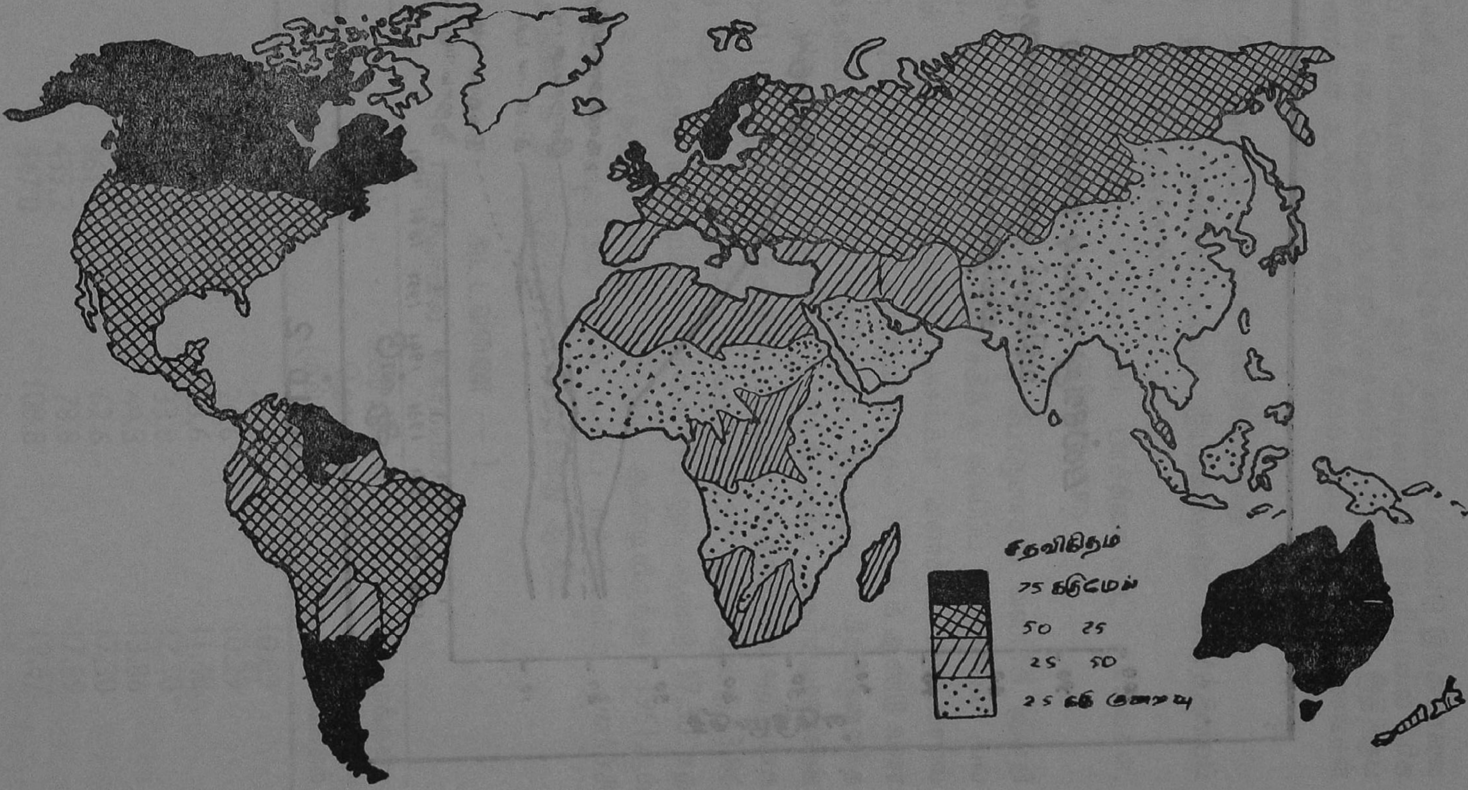
நகர்மயமாதல் :

நகரங்கள் தற்காப்பு (Defence), சமூக நலம், வாணிபம் ஆகிய காரணங்களுக்காக ஏற்பட்டவை. இவை பிற்காலத்தில் செயலாட்சி, சந்தை, சமயம், கல்வி, மருத்துவம் போன்ற பொதுவான பணிகளை மேற்கொண்ட மையங்களாக மாற்றம் அடைந்தன. பொதுவாகக் குறிப்பிட்டுச் சொல்ல வேண்டுமானால் நகரங்களில் பல்வேறு பணிகள் ஒன்று சேர்ந்து காணப்படுகின்றன. எது எவ்வாறு இருந்த போதிலும் நகரங்கள் தங்களைச் சுற்றியுள்ள கிராமங்களுக்குச் சேவை செய்வ தற்காகவே அமைந்துள்ளன என்பது மறுக்க முடியாத ஒன்றாகும். மேலும் இந் நகரங்களைச் சுற்றியுள்ள கிராமங்களின் பொருளாதார மேம்பாட்டிற்கு ஏற்ப வளர்ச்சி அடைகிறது என்பதும் ஒப்புக்கொள்ள வேண்டிய ஒன்றாகும். நகரங்களின் வளர்ச்சிக்கு முக்கியமான காரணம் மனிதனும் அவனுடைய அறிவியல் மற்றும் தொழிலியல் அறிவு வளர்ச்சி யும், மக்களின் வளர்ந்து வரும் தேவைகளுமே ஆகும். பணிகள் மாறுகின்றபோது நகரங்களின் அமைப்புகளும் மாறுபாடு அடைகின்றன.

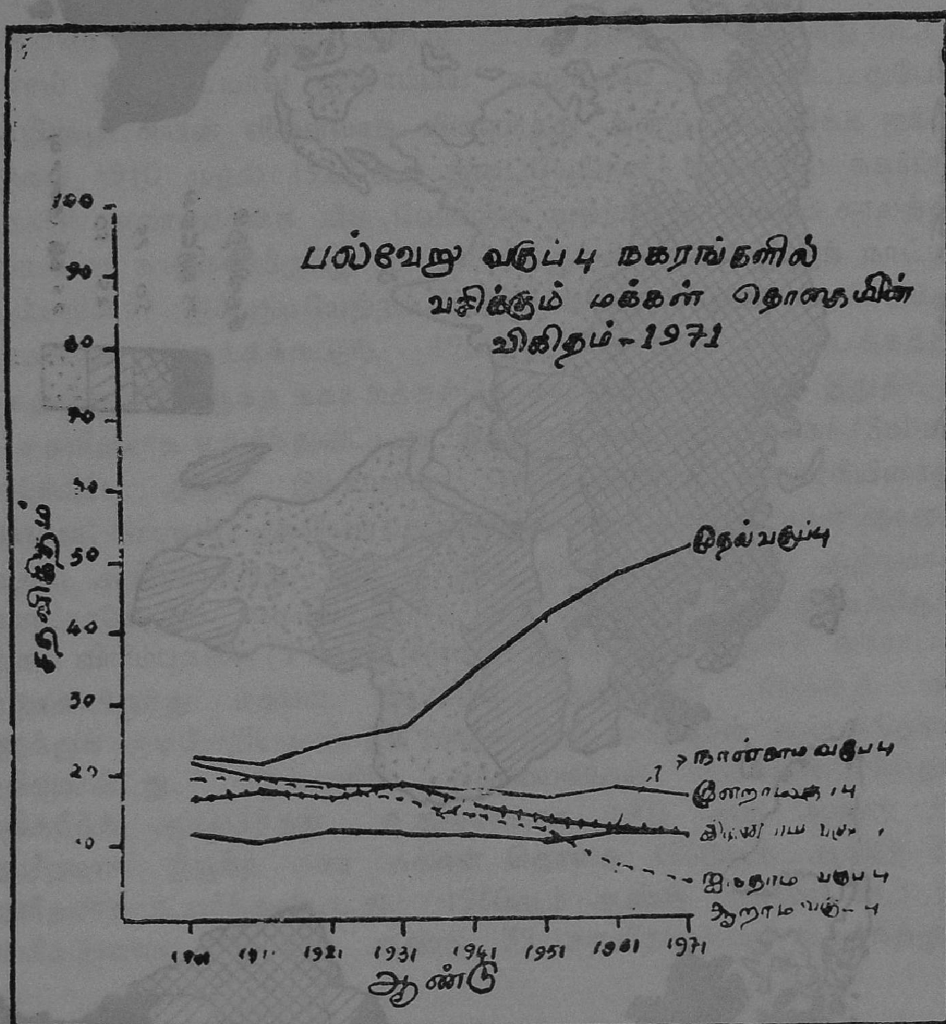
உலகிலுள்ள மக்கள் சிறிய அங்காடி நகரில் (Market Town) இருந்து பெருநகரங்கள் (Metropolis) வரையுள்ள நகரங்களில் வாழ் கின்றனர். 1971ஆம் ஆண்டு ஐக்கிய நாடுகளின் மக்கள் இயல் குறிப்புப்படி உலக மக்கள் தொகையில் 25 சதவீதத்திற்குமேல் நகரங்களில் வசிக்கின்றனர் எனக் கணக்கிடப்படுகிறது. கிராமப்புறங் களில் உள்ள மக்கள் தங்கள் மரபுவழியை விட்டுவிடுவதனாலும், தொழில் வளர்ச்சியினாலும் நகர்ப்புறங்களில் மக்கள்தொகை நாளுக்குநாள் பெருகிக்கொண்டு வருகிறது. இதற்குக் காரணம் நகரங்களில் காணப் படும் கவர்ச்சியும், கிராமப் புறங்களில் காணப்படும் வறட்சி, வேலை இல்லாமை ஆகியவையாகும். பல முன்னேற்றம் அடைந்த நாடுகளில் உள்ள மக்கள்தொகையில் பாதிக்குமேல் நகர்ப்புறங்களில் வசிக் கின்றனர். உலகில் நகர்மயமாதல் எல்லா நாடுகளிலும் ஒரே மாதிரியாக இல்லை என்பது குறிப்பிடத்தக்கதாகும். இதற்குக் காரணம் ஒவ்வொரு பிரதேசத்திலும் உள்ள மக்களின் தொழில், அறிவியல் வளர்ச்சி, கல்வி, கலாச்சாரம் ஆகியவற்றைப் பொறுத்து இச் சதவீதம் மாறுபடுவதாகும். தொழில்துறையில் முன்னேற்றம் அடைந்துள்ள மேற்கத்திய நாடுகளில் நகர்மயமாதல் துரிதமாகவும் தொழில்துறையில் பின்தங்கிய வேளாண் நாடுகளில் நகர் மயமாதல் மெதுவாகவும் நடைபெறுகிறது.

ஐரோப்பிய நாடுகளில் நகர்மயமாதல் சமீபகாலத்தில் வெகு வேகமாக அதிகரித்தது. இந்த வளர்ச்சிக்குக் காரணம் தொழிற்புரட்சியின் விளைவு என்று கூறினால் மிகையாகாது. புதிய உலகத்தில் 1900ஆம் ஆண்டிற்குப் பின்னரே நகர்மயமாதல் வேகப்படுத்தப்பட்டது. கனடாவில் 1901ஆம் ஆண்டு 37.1 சதவீதமாக இருந்த நகர்ப்புற மக்கள்தொகை 1971ஆம் ஆண்டு 75.1 சதவீதமாக உயர்ந்து விட்டது ஆனால் இந்த உயர்வு ஐரோப்பிய நாடுகளில் காணப்பட்டதுபோல் தொழிற்புரட்சியின் விளைவாக விளைந்தது அன்று. அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் 1910 முதல் 1920-க்கு இடையேயான காலத்தில் நகர்ப்புற மக்களின் எண்ணிக்கை மிக வேகமாக வளர்ந்தது. இந்தக் காலத்தில் ஐரோப்பிய நாடுகளிலிருந்து மக்கள் பெருமளவில் வந்து இந் நாட்டில் குடியேறினர். இக் குடியேற்றம் அமெரிக்க நகரங்களின் வளர்ச்சிக்குக் காரணமாக இருக்கக்கூடும். 1950ஆம் ஆண்டின் தொடக்கத்தில் 59 சதவீதமாக இருந்த நகர மக்கள்தொகை அந்த ஆண்டின் இறுதிக்குள் 64 சதவீதமாக உயர்ந்துவிட்டது. இதற்குக் காரணம் புறநகர் (Suburb) வளர்ச்சியே ஆகும். இயல்பான மக்கள்தொகை வளர்ச்சியினாலும் (Natural Growth) குடியேற்றத்தினாலும் நகரங்களில் மக்கள்தொகைச் செறிவு அதிகமாகிறது. இச் செறிவு மையப் பகுதியில் அதிகமாகக் காணப்படுகிறது. எனவே, பெரிய நகரங்களின் மையப்பகுதியிலிருந்து மக்கள் விளிம்புகளை (Fringe) நோக்கி இடம் பெயர்ந்தனர். ஐரோப்பிய நாடுகளிலிருந்து மக்கள் இஸ்ரேல், பஹ்ரைன் போன்ற நாடுகளுக்குக் குடியேறியதால் இந் நாடுகளில் நகரங்களின் மக்கள்தொகை அதிகமாகியது. ஜப்பானில் நகர்மயமாதல் சமீபகாலத்தில்தான் அதிகரிக்க ஆரம்பித்தது. உதாரணமாக 1921 ஆம் ஆண்டு 18.1 சதவீதமாக இருந்த நகர மக்கள் தொகை 1950ஆம் ஆண்டு 37.5 சதவீதமாக உயர்ந்துவிட்டது. 1960ஆம் ஆண்டு முடிவில் 63.5 இது சதவீதமாகவும் 1970ஆம் ஆண்டு 75 சதவீதமாகவும் உயர்ந்தது.

ஆசியாவில் நகர்மயமாதல் மிகவும் மெதுவாகவே நடைபெறுகிறது. குறிப்பாக இந்தியாவில் நகர்மயமாதல் மிகவும் மெதுவாகவே நடைபெறுகிறது. ஏனெனில், 1881ஆம் ஆண்டு 9.3 சதவீதம் மக்களே நகரங்களில் வாழ்ந்து வந்தனர். இது 1901ஆம் ஆண்டு 10.5 சதவீதமாகவும் 1971ஆம் ஆண்டு 19.9 சதவீதமாகவும் உயர்ந்தது. ஏறக்குறைய 90 ஆண்டுகளில் நகரமக்கள் விகிதம் 10.6 சதவீதம்தான் உயர்ந்துள்ளது. இதற்குக் காரணம் இந்தியா ஒரு வேளாண் நாடு என்பதும் இந் நாட்டில் சில பகுதிகள் கலாச்சாரம் மற்றும் பொருளாதார வளர்ச்சியில் பின் தங்கியுள்ளன என்பதும் ஆகும்.



படம் 1


பல்வேறு வகுப்பு நகரங்களில்
வசிக்கும் மக்கள் தொகையின்
விகிதம் - 1971
விகிதம்
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
முதல் வகுப்பு
நான்காம் வகுப்பு
மூன்றாம் வகுப்பு
ஐந்தாம் வகுப்பு
ஆறாம் வகுப்பு
1901
1911
1921
1931
1941
1951
1961
1971
ஆண்டு

படம் 2

இந்தியாவில் நகர்மயமாதல்

உலகின் முன்னேறிய நாடுகளின் நகர்மயமாதலோடு இந்தியாவை ஒப்பிட்டுப் பார்ப்போமேயானால் இச் செயல்முறை இந்தியாவில் மிக மெதுவாகவே நடைபெறுகிறது என்பதை நன்கு அறியமுடியும். இதற்குப் பல காரணங்கள் உள்ளன. ஆயினும் கீழ்க்காணும் மூன்று காரணங்கள் முக்கியமானவை என்று கூறலாம்.

1) பொருளாதார வளர்ச்சி குன்றியிருப்பது
2) இந்திய நகரங்கள் யாவும் இயற்கையான வளர்ச்சியைப் பெற்று இருக்கவில்லை.
3) நகர்ப்புறத்தில் காணப்படும் பிரச்சினைகள், சிக்கல்கள், மற்றும் அரசியல் அமைதியின்மைகள்.

ஆரம்ப நிலையில் இந்தியாவில் பொருளாதார வளர்ச்சி குன்றி இருந்தது. எனவே, தொழில் வளர்ச்சிக்கு வாய்ப்பு இல்லாமல் பல ஆண்டுகள் கழிந்தன. இதனால் நகரங்கள் வளர்ச்சி அடையாமல் இருந்தன, எனவேதான் 1901 ஆம் ஆண்டு முதல் 1931 ஆம் ஆண்டு வரை நகர மக்களின் வீதம் 10.85 சதவீதமாக இருந்தது, மிகக்குறைந்த அளவே (12%) அதிகரித்துள்ளது. இந்தியாவில் நகர்மயமாதலின் வேகம் 1941 - 1951 ஆண்டுகளுக்கு இடைப்பட்ட காலத்தில் மிக அதிகமாக இருந்தது குறிப்பிடத்தக்கது (அட்டவணை-1). 1941 ஆம் ஆண்டு 13.86 சதவீதமாக இருந்த நகர மக்கள்தொகை 1951 ஆம் ஆண்டு 17.30 சத வீதமாக உயர்ந்தது. மேலும் 1931 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 1961 ஆம் ஆண்டு வரையான காலத்தில் முதல் வகுப்பு நகரங்களின் வளர்ச்சி மிகவும் அதிகமாக இருந்ததும் குறிப்பிடத்தக்கது ஆகும்.

அட்டவணை — 1

இந்தியாவில் நகர்மயமாதல்

ஆண்டு	மக்கள்-தொகை (மில்லியன்)	நகர மக்கள் தொகை (மில்லியன்)	மொத்த மக்கள் தொகையில் நகர மக்களின் விகிதம்
1901	236.3	25.7	10.89
1911	252.1	26.6	10.29
1921	251.4	28.6	11.48
1931	279.0	33.8	12.10
1941	318.7	44.3	13.86
1951	361.1	62.6	17.30
1961	439.2	78.8	17.89
1971	547.0	108.8	19.87

இந்திய நகரங்கள் யாவும் இயற்கையான வளர்ச்சியைப் பெற்றிருக்கவில்லை என்பது இரண்டாவது காரணம் ஆகும். அதாவது நகர மக்களின் இயற்கையான பிறப்பு இறப்பு விகிதத்தால் நகரங்கள் வளர்ச்சி பெறவில்லை. மேலும் இங்குள்ள நகரங்கள் பெரும்பாலும் உள்நாட்டுக் குடியேற்றத்தினால் (Internal Migration) தான் வளர்ச்சி பெற்றன. கிராமப்புறங்களில் வாழ்ந்த மக்கள் வறட்சி மற்றும் பஞ்சம் காரணமாக வேலை தேடி நகரங்களுக்கு குடியேறினர். இம்மாதிரியான குடியேற்றங்கள் இந்திய நகரங்களின் வளர்ச்சிக்கு மிகவும் முக்கியமான காரணமாகக் கருதப்படுகின்றன.

மூன்றாவதாக, நகர்ப்புறத்தில் காணப்படும் சிக்கல்களும், அரசியல் அமைதியின்மைத் தன்மைகளும் காரணமாகும். இந்த அமைதியின்மைத் தன்மைகளின் காரணமாக நகரத்தின் தொழில் வளர்ச்சி, வாணிபம் ஆகியவை பாதிக்கப்படுகின்றன. இதன் விளைவாக நகரங்களின் வளர்ச்சியும் தடைப்படுகிறது.

1971ஆம் ஆண்டு மக்கள்தொகைக் கணக்கெடுப்பின்படி இந்தியாவில் 2,921 நகரங்கள் இருந்ததாகவும் அவற்றில் 108.8 மில்லியன் மக்கள் வாழ்ந்ததாகவும் கணக்கிடப்பட்டது. 1951ஆம் ஆண்டு முதல் 1961ஆம் ஆண்டு வரை இந்தியாவில் முதல் வகுப்பு நகரங்களின் எண்ணிக்கை 1.1 சதவீதம்தான் உயர்ந்திருக்கிறது. இது போல் 20,000 பேர் வசிக்கின்ற நகரங்களின் எண்ணிக்கை 1.4 சதவீதம் தான் அதிகரித்தது.

1961ஆம் ஆண்டிலிருந்து 1971ஆம் ஆண்டு வரையுள்ள காலத்தில் முதல் வகுப்பு நகரங்கள் மற்றும் 20,000 பேருக்குமேல் உள்ள நகரங்கள் இவை முறையே 23 சதவீதம், மற்றும் 27 சதவீதமுமாக உயர்ந்தன. இது நகரங்களின் வளர்ச்சியில் காணப்படும் வேகமின்மையைக் காட்டுகிறது. ஆயினும் கடந்த 20 ஆண்டுகளில் மக்கள்தொகைப் பெருக்கத்தின் விகிதத்தைக் காட்டிலும், நகரத்தில் வாழும் மக்கள் தொகையின் வளர்ச்சி விகிதம் அதிகமாகவே உள்ளது (அட்டவணை-1).

1971ஆம் ஆண்டு மக்கள்தொகைக் கணக்கெடுப்பின்படி நகர மக்களில் 52.41 சதவீத மக்கள் முதல் வகுப்பு நகரங்களிலும் 12.15 சதவீத மக்கள் இரண்டாம் வகுப்பு நகரங்களிலும் வாழ்ந்தனர் (அட்டவணை-2). மூன்றாம் வகுப்பு நகரங்களில் 17.36 சதவிகித நகரமக்கள் வாழ்ந்தனர்.

நான்காம், ஐந்தாம், ஆறாம் வகுப்பு நகரங்களில் வாழ்ந்த மக்கள் தொகை மொத்த நகர மக்கள் தொகையில் 20 சதவிகிதத்திற்கும் குறைவாகவே இருந்தது என்பது குறிப்பிடத்தக்கதாகும்.

அட்டவணை — 2

இந்திய நகரங்களின் அளவு மற்றும் மக்கள்தொகை விகிதம் - 1971

வகுப்பு	மக்கள்தொகை அளவு	மக்கள் தொகை (மில்லியன்)	மொத்த நகர மக்கள்தொகை யில் சதவீதம்	மொத்த நகரங்களின் எண்ணிக்கை
முதல் வகுப்பு	1,00,000 மேல்	57.01	52.41	142
இரண்டாம் வகுப்பு	50,000 - 1,00,000	13.22	12.15	198
மூன்றாம் வகுப்பு	20,000 - 50,000	18.88	17.36	617
நான்காம் வகுப்பு	10,000 - 20,000	13.09	12.04	931
ஐந்தாம் வகுப்பு	5,000 - 10,000	5.69	5.24	756
ஆறாம் வகுப்பு	5,000க்கு கீழ்	0.86	0.80	277

கடந்த காலத்தைக் காணும்போது முதல் வகுப்பு நகரங்களின் எண்ணிக்கை அதிகரித்துக் காணப்படுகிறது. அதே சமயம் சிறிய நகரங்களின் வளர்ச்சி குறைந்து கொண்டே வருகிறது. இரண்டாம் வகுப்பு நகரங்கள் மிக விரைவில் வளர்ந்து முதல் வகுப்பு நகரத் தகுதியைப் பெற்றுவிடுகிறது. எனவே, இரண்டாம் வகுப்பு நகரங் களின் எண்ணிக்கை குறைகிறது. முதல் வகுப்பு நகரங்களின் வளர்ச்சிக்குக் காரணம் கிராமத்திலிருந்து நகரங்களை நோக்கிச் சென்று குடியேறுகின்றவர்கள் பெரிய நகரங்களில் சென்று குடியேறு-வதை விரும்புகின்றனர். மேலும், சிறு நகரங்களிலிருந்து பெருநகர் களுக்குச் சென்று குடியேறுவதும் மிகவும் சிறப்பாகக் காணப்படுகிறது. எனவே, பெருநகரங்கள் மட்டுமே வளர்ச்சி அடைகின்றன. இதன் விளைவாகச் சிறிய நகரங்கள் புறக்கணிக்கப்பட்டு வளர்ச்சி குன்று கின்றன. இதற்குப் பெருநகரங்களில் காணப்படும் கவர்ச்சி ஒரு காரணம் என்று கூடச் சொல்லலாம். பெரு நகரங்களில் வேலை வாய்ப்புகள் அதிகமாகச் செறிந்து இருப்பதாலும் மற்றும் பல்வேறு உயர்தரப் பணிகளும், பொழுதுபோக்கு, கேளிக்கை வசதிகளும் காணப்படுவதாலும் கிராம மக்கள் அந்த நகரங்களில் சென்று குடியேறு

கின்றனர். இக் காரணம்பற்றியே பெருநகர்கள் வளர்ந்து வரும் சமயத்தில் சிறிய நகரங்கள் ஒருவித வளர்ச்சியும் அடையாமல் உள்ளன. கீழ்க்காணும் அட்டவணை-3 இந்தியாவில் நகர்மயமாதலின் போக்கு பற்றித் தெளிவாகக் காட்டுகிறது.

அட்டவணை — 3

இந்தியாவில் நகர்மயமாதலின் போக்கு 1901-1971

ஆண்டு	முதல் வகுப்பு	இரண்டாம் வகுப்பு	மூன்றாம் வகுப்பு	நான்காம் வகுப்பு	ஐந்தாம் வகுப்பு	ஆறாம் வகுப்பு
	மொத்த நகர மக்கள் தொகையில் சதவீதம்					
1901	22.93	11.84	16.50	22.06	20.38	6.29
1911	24.19	10.90	17.69	20.46	19.81	6.95
1921	25.31	12.43	16.89	18.91	19.03	7.43
1931	27.37	11.95	18.76	18.97	17.32	5.63
1941	35.40	11.75	17.71	16.29	15.38	3.45
1951	41.77	11.06	16.73	14.02	13.20	3.22
1961	48.37	11.89	18,53	13.03	7.23	0.92
1971	52.41	12.15	17.36	12.04	5.24	0.80

1901ஆம் ஆண்டு மக்கள்தொகைக் கணக்கெடுப்பின்படி ஏறக்குறைய 20 சதவீத மக்கள் தொகை முதல் வகுப்பு, நான்காம் வகுப்பு மற்றும் ஐந்தாம் வகுப்பு நகரங்களில் வாழ்ந்தனர். மிகக் குறைந்த அளவு மக்களே ஆறாம் வகுப்பு நகரங்களில் வாழ்ந்தனர். ஆனால் 70 ஆண்டுகள் கழித்து 1971-ஆம் ஆண்டு மக்கள் தொகைக் கணக்கெடுப்பின்படி 52 சதவீத நகர மக்கள் முதல் வகுப்பு நகரங்களில் வாழ்ந்ததாகக் கணக்கிடப்பட்டது. இந்த எழுபது ஆண்டுகளில் முதல் வகுப்பு நகரங்களின் மொத்த வளர்ச்சி ஏறக்குறைய இரண்டரை மடங்கு ஆகும். அதே சமயம் நான்காம் மற்றும் ஐந்தாம் வகுப்பு நகரங்களில் வாழும் மக்கள்தொகை வீதம் மிகவும் குறைந்துவிட்டது. இவ் விகிதம் நான்கு, ஐந்து மற்றும் ஆறாம் வகுப்புகளில் முறையே 10 சதவீதம், 15 மற்றும் 6 சதவீதம் ஆகும். இரண்டாம் வகுப்பு நகரங்களும், மூன்றாம் வகுப்பு நகரங்களும் 1901ஆம் ஆண்டிலிருந்து

1971ஆம் ஆண்டுவரை அடைந்துள்ள வளர்ச்சி வீதம் முறையே 0.31, மற்றும் 0.86 சதவீதம் ஆகும். இவ்விரண்டு வகுப்பு நகரங்களும் வளர்ச்சி யடையவில்லை என்பதை இது தெளிவாக விளக்குகிறது. முடிவாகச் சொல்ல வேண்டுமானால், பெருநகரங்களின் வளர்ச்சி சிறுநகரங்களின் வளர்ச்சிக்குத் தடையாக நின்று அவற்றை வளரவிடாமல் செய்து விடுகிறது என்று கூறுவது தவறாகாது. இவ்வாறு சிறு நகரங்கள் வளர்ச்சி அடையாமல் இருப்பது நகரங்களின் கட்டமைப்புத் தேக்கம் (Structutal Stagnation) என்று குறிப்பிடப்படுகிறது. மேலும் இந் நகரங்களில் வளர்ச்சியும் அழிவும் இராது என்று கருதப்படுகிறது.

இந்தியாவில் நகர்மயமாதல் எல்லாப் பிரதேசங்களிலும் ஒரே மாதிரியாக இல்லை. பொதுவாக அதிகமான மக்கள் செறிவுள்ள பிரதேசங்களில் நகரங்களின் செறிவும் அதிகமாகக் காணப்படுகிறது. இந்த வகையில் வடக்குச் சமவெளி, கிருஷ்ணா - கோதாவரி டெல்டா மற்றும் கோயமுத்தூர் பீடபூமி ஆகிய பகுதிகளில் நகரங்களின் செறிவு அதிகமாகக் காணப்படுகிறது. இந்த நகர்மயமாதல் செயல் முறையிலிருந்து, அதிக வேறுபாடுகளற்ற வேளாண்மைப் பிரதேசங்களில் நகரங்களை உருவாக்கும் (Town forming) பணி நன்கு நடைபெறுகிறது என அறிகிறோம். ஆனால், இட அமைவை மனத்தில்கொண்டு பார்க்கும்போது, இந்தியா சுதந்தரம் அடைவதற்கு முன்னால் காணப்பட்ட ஒருமுனைப்படுத்தப்படாத மேம்பாடு, சரித்திரம் மற்றும் சமயக் காரணிகள் ஆகியவை பெருநகரங்களைச் சுற்றியும் மற்றும் முக்கியப் போக்குவரத்து வழிகள் கூடும் இடங்களும் நகரங்கள் தோன்றக் காரணமாக இருந்தன என அறிகிறோம். டெல்லி, கான்பூர். லக்னோ, கல்கத்தா, கிருஷ்ணா - கோதாவரி டெல்டா, பம்பாய், அகமதாபாத் மற்றும் கோயமுத்தூர் பீடபூமி ஆகியவை இவ்வகையில் அடங்கும். கடந்த இருபது ஆண்டுகளில் நகரங்கள் திட்டமிட்டு அமைக்கப்பட்டதனாலும் தொழிற்சாலைகளின் செறிவு, மக்கள் நெருக்கம் மற்றும் நகர்மயமாதலின் பொருளாதார அனுகூலம் ஆகிய காரணிகளை அடிப்படையாகக் கொண்டும் வளர்ச்சி அடைந்தன. வள ஆதார அடிப்படையில் (Resource Base) தொழிற்சாலை நகரங்கள் தோன்றின. அதற்கு உதாரணமாக பிலாய் மற்றும் துர்க்காபூர் இரும்பு எஃகு ஆலை நகரங்களைக் கூறலாம். மேலும், சண்டிகர் போன்ற புதிதாகக் கட்டப்பட்ட தலைநகரங்கள், அரியானாவிலுள்ள நிலோக்ஹரி (Nilokheri) ஆகியவை சுற்றியுள்ள பகுதிகளில் நகரங்களின் வளர்ச்சியை மேம்பாடு அடையச் செய்தன.

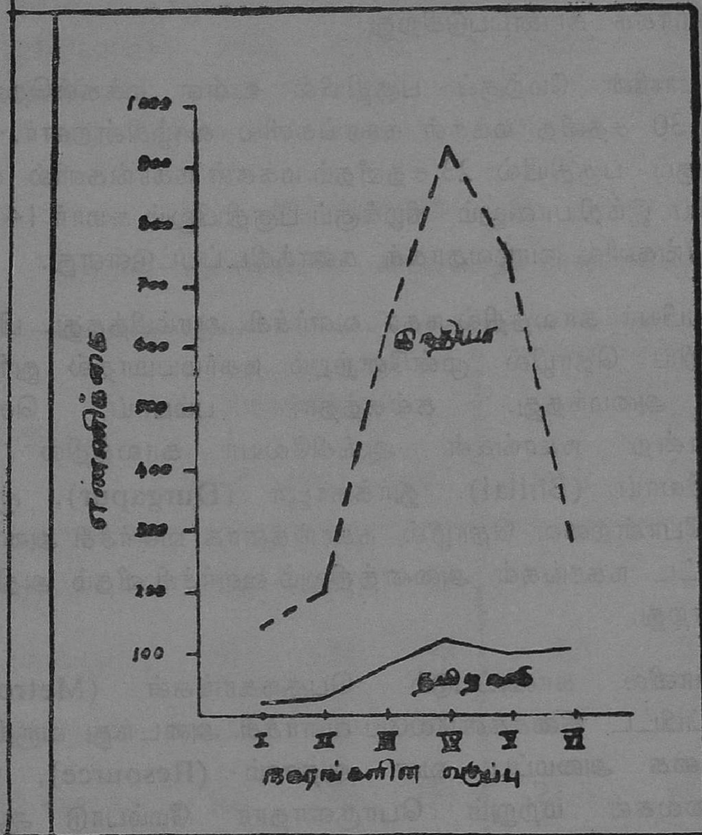
இந்திய மாநிலங்களில் நகர்மயமாதலில் தமிழ்நாடு இரண்டாவது இடத்தைப் பெற்றுள்ளது மகாராஷ்டிர மாநிலம் முதலிடம் வகிக்கிறது. தமிழ்நாட்டில் 1971ஆம் ஆண்டு மக்கள் தொகைக் கணக்கெடுப்பின்படி 443 நகரங்கள் காணப்பட்டன. 1971ஆம்ஆண்டு மக்கள்தொகைக் கணக்கெடுப்பின்படி தமிழ்நாட்டின் மொத்த மக்கள் தொகையில் 12,446,860 மக்கள் நகரங்களில் வாழ்ந்து வருகின்றனர். கீழ்க்காணும் அட்டவணை-4 தமிழ்நாட்டிலுள்ள பல்வேறு வகுப்பு நகரங்களில் வாழும் மக்கள் தொகையை இந்தியாவிலுள்ள பல்வேறு வகுப்பு நகரங்களில் வாழும் மக்கள்தொகையோடு ஒப்பிடுகிறது.

அட்டவணை — 4

தமிழ் நாட்டின் நகர மக்கள்தொகை மற்றும் இந்தியாவின் நகர மக்கள்தொகை ஒப்பீடு — 1971

வகுப்பு	நகரங்களின் எண்ணிக்கை தமிழ்நாடு	தமிழ்நாட்டின் மொத்த நகர மக்கள்தொகையில் சதவீதம்	இந்தியாவின் மொத்த நகர மக்கள் தொகையில் சதவீதம்
முதல் வகுப்பு	17	43.81	52.41
இரண்டாம் வகுப்பு	27	13.53	12.15
மூன்றாம் வகுப்பு	79	20.89	17.36
நான்காம் வகுப்பு	117	13.37	12.04
ஐந்தாம் வகுப்பு	100	5.96	5.24
ஆறாம் வகுப்பு	103	2.44	0.80
மொத்தம்	443	100.00	100.00

இந்தியாவிலுள்ள சுமார் 2,921 நகரங்களில் 443 நகரங்கள் தமிழ்நாட்டில் உள்ளன. இது எல்லா மாநிலங்களைக் காட்டிலும் அதிக எண்ணிக்கையில் நகரங்களைப் பெற்றுள்ளது என்பது குறிப்பிடத்தக்கதாகும். அதேபோல் முதல் வகுப்பு நகரங்களை எடுத்துக்கொண்டால் மகாராஷ்டிரா மாநிலத்திலுள்ளது போல் இங்கும் 17 முதல் வகுப்பு நகரங்கள் காணப்படுகின்றன. சென்னை, மதுரை, கோயமுத்தூர், சேலம், திருச்சிராப்பள்ளி, தஞ்சாவூர், வேலூர், நாகர்கோயில், திண்டுக்கல், தூத்துக்குடி, சிங்காநல்லூர் ஆகியவை


இந்தியா மற்றும் தமிழ் நாட்டில் உள்ள
நகரங்களின் வகுப்பு எண்ணிக்கை
1971
எண்ணிக்கை
700
400
100
இந்தியா
தமிழ்நாடு
I II III IV V VI
நகரங்களின் வகுப்பு

படம் 3

தமிழ்நாட்டிலுள்ள சில முதல் வகுப்பு நகரங்களாகும். அதேபோல் இரண்டாம் வகுப்பு நகரங்களிலிருந்து ஆறாம் வகுப்பு வரையுள்ள நகரங்களின் எண்ணிக்கையில் தமிழ்நாடு முதலிடம் வகிக்கிறது. தமிழ்நாட்டில் பல்வேறு வகுப்பு நகரங்களில் வாழும் மக்கள்தொகை வீதத்தை இந்தியாவின் பல்வேறு அளவு நகரங்களில் வாழும் மக்களின் சராசரி வீதத்தோடு ஒப்பிட்டுப் பார்க்கையில் முதல் வகுப்பு நகரங்களில் வாழும் சாரசரி மக்களின் அளவில் தமிழ்நாடு குறைந்து காணப் படுகிறது (அட்டவணை - 4). மற்ற வகுப்பு நகரங்களில் வாழும் மக்களின் வீதம் இந்தியாவின் சாரசரி வீதத்தைக் காட்டிலும் அதிக-மாக இருக்கிறது. இந்த வேறுபாடு குறிப்பாக ஆறாம் வகுப்பு நகரங் களில் அதிகமாகக் காணப்படுகிறது.

இந்தியாவின் மேற்குப் பகுதியில் உள்ள மக்கள்தொகையில் ஏறக்குறைய 30 சதவீத மக்கள் நகரங்களில் வாழ்கின்றனர். வடக்கு மற்றும் தெற்குப் பகுதியில் 23 சதவீதம் மக்கள் நகரங்களில் வாழ்கின் றனர், மத்திய இந்தியாவிலும் கிழக்குப் பகுதியிலும் சுமார் 14 சதவீத மக்களே நகரங்களில் வாழ்வதாகக் கணக்கிடப்பட்டுள்ளது.

ஐரோப்பியர் காலத்தில் நகர வளர்ச்சி ஆரம்பித்தது. பிற்காலத் தில் தோன்றிய தொழில் முன்னேற்றம் நகர்மயமாதல் துரிதமாகக் காரணமாக அமைந்தது. கல்கத்தா, பம்பாய், சென்னை, டெல்லி போன்ற நகரங்கள் ஆங்கிலேயர் காலத்தில் வளர்ச்சி பெற்றன. பிலாய் (**Bhilai**), துர்க்காபூர் (**Durgapur**), ரூர்கேலா (**Rourkela**) போன்றவை தொழில் நகரங்களாக வளர்ச்சி அடைந்தன. மேற் குறிப்பிட்ட நகரங்கள் அனைத்திலும் வளர்ச்சி வீதம் அதிகமாகக் காணப்படுகின்றது.

இந்தியாவில் காணப்படும் பெருநகரங்கள் (**Metropolitan Centre**) குறிப்பிட்ட திசைகளிலேயே வளர்ச்சி அடைந்து வருகின்றன. இதற்கு இயற்கை அமைப்பு, வள ஆதாரம் (**Resource**), போக்கு வரத்துச் சாலைகள் மற்றும் பொருளாதார மேம்பாடு ஆகியவை காரணமாக விளங்குகின்றன. உதாரணமாக கல்கத்தா பெருநகரவளர்ச்சி தாமோதர் நதிப் பள்ளத்தாக்கின் வழியாகவும், பம்பாய் பெருநகர வளர்ச்சி தானா - பூனா அச்சு வழியாகவும், சென்னைப் பெருநகரம் பெங்களூர் வழி நோக்கியும், அகமதாபாத் நகரம் சூரத் - பரோடா வழியாகவும், டெல்லி பெருநகரம் மீரட் வழியாகவும், ஐதராபாத் பெருநகரம் செகந்திராபாத் வழியாகவும் வளர்ந்து வருவதை நன்கு காண முடிகிறது.

இந்தியாவில் 2.5 மில்லியன் மக்களுக்குமேல் மக்கள்தொகை கொண்ட நகரங்கள் எட்டும், 0.5 மில்லியன் மக்கள்தொகை கொண்ட நகரங்கள் பத்தும் உள்ளன. இந்தியாவில் 0.25மில்லியன் மக்கள்தொகை கொண்ட நகரங்கள் முப்பத்திரண்டு உள்ளன. பொதுவாக 0.5 மில்லியன் மக்கள்தொகை கொண்ட நகரங்கள் பெருநகர்ப் பகுதிகளைவிட்டு விலகியே காணப்படுகின்றன. இத்தகைய நகரங்கள் கேரளத்தின் கடற்கரைப் பகுதிகளிலும் தமிழ்நாட்டின் மையப் பகுதியிலும், மேற்குத் தொடர்ச்சி மலையின் கிழக்கு அடிவாரப் பகுதிகளிலும், பம்பாய் - நாகபுரி இரயில்பாதை ஓரத்திலும், தாமோதர் நதிப் பள்ளத்தாக்கில் சோட்டா நாகபுரி (Chota Nagpur) பகுதியிலும், வடக்கு பீகாரிலும் வளர்ச்சி பெற்றிருக்கின்றன என்று கூறலாம்.

1961ஆம் ஆண்டிலிருந்து 1971ஆம் ஆண்டு வரையான காலத்தில் இந்தியாவில் 456 புதிய நகரங்கள் தோன்றியுள்ளன (அட்டவணை - 5). அவற்றில் முதல் வகுப்பு நகரங்கள் 29 ஆகும். அதுபோல் 60 இரண்டாம் வகுப்பு நகரங்கள் தோன்றியுள்ளன.

அட்டவணை — 5

இந்திய நகரங்களின் வகைகளும் எண்ணிக்கையும்

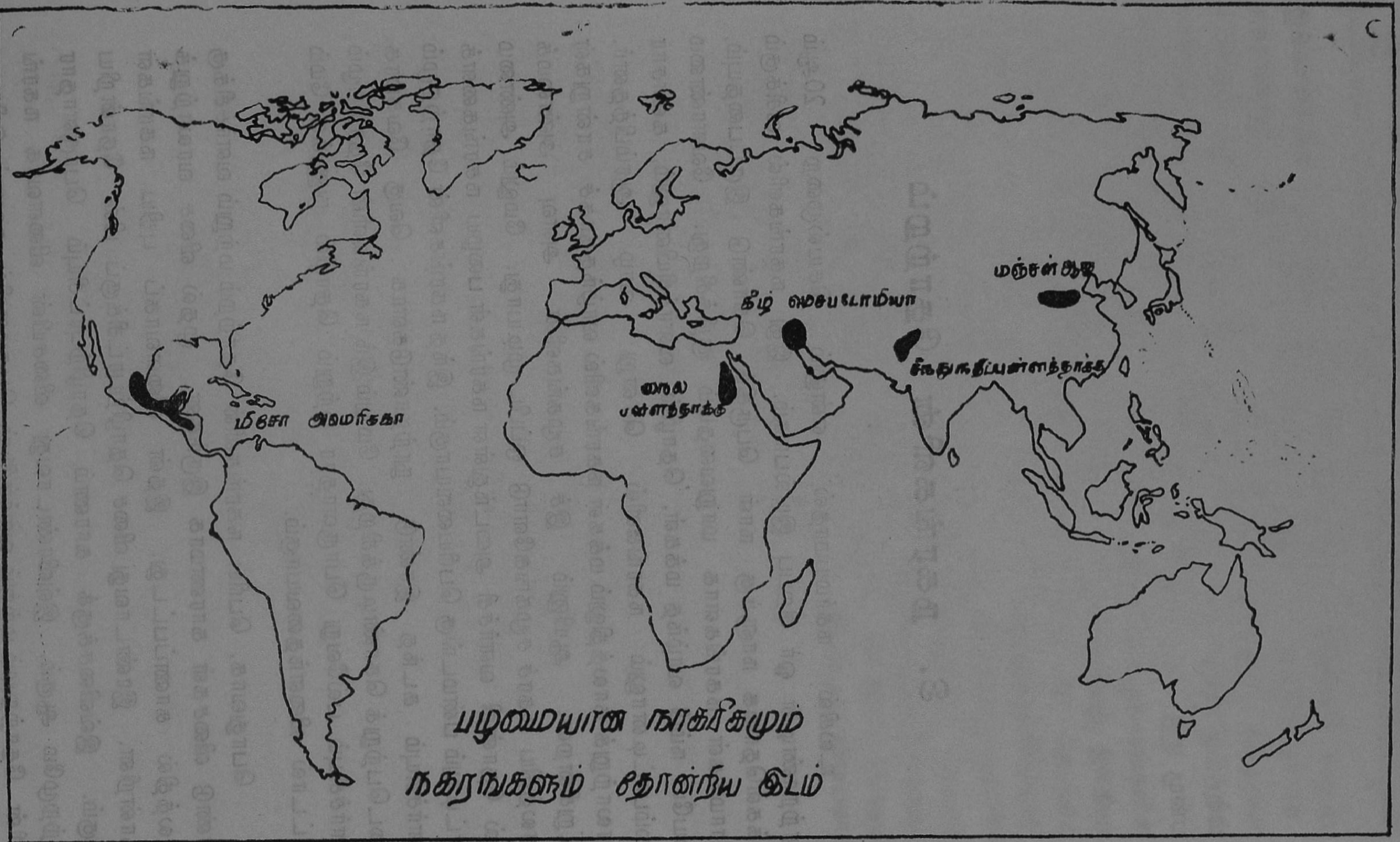
வகுப்பு	நகரங்களின் எண்ணிக்கை			நகரங்களின் மொத்த எண்ணிக்கையில் சதவீதம்		
	1951	1961	1971	1951	1961	1971
முதல் வகுப்பு	82	113	142	2.8	4.6	4.9
இரண்டாம் வகுப்பு	101	138	198	3.5	5.6	6.8
மூன்றாம் வகுப்பு	353	484	617	12.1	19.6	21.1
நான்காம் வகுப்பு	630	748	931	21.5	30.3	31.9
ஐந்தாம் வகுப்பு	1158	764	756	39.6	31.0	25.9
ஆறாம் வகுப்பு	600	218	277	20.5	8.9	9.4
மொத்தம்	2924	2465	2921	100.00	100.00	100.00

இக்காலத்தில் மூன்றாம் வகுப்பு நகரங்களும், நான்காம் வகுப்பு நகரங்களும், முறையே 133, 183 எனப் புதிதாக தோன்றியுள்ளன. 1951ஆம் ஆண்டு முதல் 1971 ஆண்டு வரையான காலத்தில் இவற்றின் எண்ணிக்கை பெருமளவில் குறைந்து விட்டது. அதேபோல் இவற்றில் வாழும் மக்கள்தொகை வீதமும் மிகவும் குறைந்துவிட்டது. இது முன்பு குறிப்பிட்ட கருத்தான, சிறுநகரங்களின் வளர்ச்சி பெருநகரங்களின் வளர்ச்சியால் தடைப்படுகிறது என்பதை உறுதிப்படுத்துகிறது. இந்தியா விலுள்ள மொத்த ஆறாம் வகுப்பு நகரங்களில் (277) 103 நகரங்கள் தமிழ்நாட்டில் உள்ளன. இதற்குக் காரணம் போக்குவரத்து மேம்பாடு, தொழில் வளர்ச்சி மற்றும் மையத்தில் அமைந்த கிராமங்கள் வளர்ச்சி அடைந்து நகரத் தகுதியைப் பெற்றன என்பது ரமேஷின் (A. Ramesh) கருத்தாகும். ஆயினும் இந்தியப் பெருநகரங்களிலுள்ள மக்கள் தொகை யில் 10 முதல் 60 சதவீதம் வரையான மக்கள் சேரிகளில் (Slums) வாழ்கிறார்கள் என்ற புள்ளி விபரம் வருத்தப்பட வேண்டிய விஷயமாக உள்ளது.

3. நகரங்களின் தோற்றம்

உலகில் நகர்மயமாதல் என்னும் செயல்முறை 20ஆம் நூற்றாண்டின் ஓர் சிறப்பு இயல்பாகும். இது நகரங்களில் வசிக்கும் மக்கள்தொகை நாளுக்கு நாள் பெருகிக் கொண்டு இருப்பதையும், கிராமங்கள் நகரங்களாக மாறுவதையும் குறிக்கிறது. வேளாண்மை யையே நம்பி வாழ்ந்த மக்கள், தொழில் வளர்ச்சியினாலும், கலாசார மேம்பாட்டினாலும் நகரங்களில் சென்று வாழ ஆரம்பித்தனர். வரலாற்றுக் காலத்திலும் மக்கள் நகரங்களில் வாழ்ந்ததாகச் சான்றுகள் கூறுகின்றன. ஆயினும் இச் சமூகங்களின் அளவு அண்மைக் காலத்திய நகரச் சமூகங்களோடு ஒப்பிட முடியாது. மேலும் அண்மை யில் தோன்றி வளர்ச்சி அடைந்துள்ள நகரங்கள் பழைய நகரங்களைக் காட்டிலும் பன்மடங்கு பெரியவையாகும். இந்த நகரங்களின் தோற்றமும் வளர்ச்சியும் கடந்த இரண்டு நூற்றாண்டுகளாக வெகு வேகமாக நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிறது. மேலும் இந் நகரங்களின் தோற்றமும் வளர்ச்சியும் பல்வேறு பொருளாதார மற்றும் தொழில் நுணுக்க மேம் பாட்டால் விளைந்தவையாகும்.

பொதுவாக, பெரிய நகரங்களின் தோற்றம் மற்றும் வளர்ச்சிக்கு இரண்டு விசைகள் காரணமாக இருந்தன. முதல் விசை வரலாற்றுக் காலத்தில் காணப்பட்டது. இதன் விளைவாகப் புதிய நகரங்கள் தோன்றின. இரண்டாவது விசை தொழிற்புரட்சிக்குப் பின் தோன்றிய தாகும். இவ்விசைக்குக் காரணம் தொழிற்புரட்சியும் பொருளாதார மாற்றமுமே ஆகும். இவ்விரண்டாவது விசையின் விளைவாக நகரங் களின் தோற்றமும் மற்றும் வளர்ச்சியும் பெருமளவில் காணப்படுகிறது.



பழமையான நாகரிகமும் நகரங்களும் தோன்றிய இடம்

படம் 4

பண்டைக் காலத்தில் நகரங்கள் தோன்றுவதற்கு வேளாண்மையே அடிப்படையாக இருந்தது. வேளாண்மையில் ஏற்பட்ட வளர்ச்சியின் விளைவாக உணவுத் தானியங்களின் உற்பத்தி பெருகியது. இந்த உற்பத்தி அம்மக்களின் தேவைக்கும் அதிகமானதாகக் காணப்பட்டது. எனவே ஒரு பகுதியினர் இந்தத் தேவைக்கு அதிகமான உணவுத் தானியங்களை விற்பனை செய்வதில் ஈடுபட்டனர். இத்தொழிலில் ஈடுபட்ட குடியானவர்கள் கிராமத்தைவிட்டுப் பெரிய குடியிருப்புக்களில் குடியேறினர். மேலும் சிலர் வேளாண்மையை விட்டு வேறு தொழில்களில் ஈடுபட்டனர். இது போன்ற வேளாண்மை அல்லாத வேறு தொழில்களில் ஈடுபட்ட மக்கள் வசித்த குடியிருப்புக்கள் தாம் நாளடைவில் நகரங்களாக வளர்ச்சி அடைந்தன.

மேற்சொன்ன வகையில் முதல் நகரம் சுமார் 5500 ஆண்டுகட்கு முன்பு தோன்றியது. ஆனால் நூறு ஆண்டுகளுக்கு முன்புதான் பெருமளவில் நகரமயமாதல் (Urbanization) ஆரம்பித்தது. தென் கிழக்கு ஆசிய நாடுகளில் கி. மு. 5500-ல் கலப்பு வேளாண்மை (Mixed Farming) மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தது. இந்தக் கலப்பு வேளாண்மை அடுத்து 1500 ஆண்டுகளில் ஆற்றுப் பள்ளத்தாக்குகளிலும் (River Valleys), சமவெளிகளிலும் (Plains) மேற்கொள்ளப்பட்டது. இச்சமயத்தில் தொழில் நுணுக்கத்தில் தோன்றிய முன்னேற்றங்களின் விளைவாக எருது பூட்டிய கலப்பை, சக்கரவண்டி, பாய்மரக் கப்பல் ஆகியவை கண்டுபிடிக்கப்பட்டன. மேலும் இக்காலத்தில் உலோகங்கள் உருக்கும் முறையும் கண்டுபிடிக்கப்பட்டது. நீர்ப்பாசன முறைகளும் இக்காலத்தில் பின்பற்றப்பட்டன. கி. மு. 4000 ஆண்டுகளுக்குப்பின் யூப்ரடீஸ் (Euphrates), டைக்ரீஸ் (Tigris) ஆற்றுப் பள்ளத்தாக்குகளில் கிராமங்கள் அளவில் பெரியதாகியதோடு அவற்றின் பணிகளும் ஓர் அளவுக்கு மாறுபட்டன. மெசபொடேமியாவில் (Mesapotamia) நெடுங்காலத்திற்கு முன்பே நகர்ப்புறக் குடியிருப்புகளில் கால்வாய்ப் பாசன முறைகள் பின்பற்றப்பட்டன. ஆற்றுப் பள்ளத்தாக்குகளிலும், ஆற்றுச் சமவெளிகளிலும் மரங்கள் கிடைப்பது அரிதாக இருந்த காரணத்தினால் இப் பகுதியில் மக்கள் தங்கள் வீடுகளைக் கட்டவும் மற்றக் கருவிகளைச் செய்யவும் தேவையான மரங்களைப் பிற பகுதிகளிலிருந்து பண்டமாற்று முறையில் பெற்றனர். இம்முறையே நாளடைவில் வாணிபம் வளர்ச்சி அடைய அடிகோலியது.

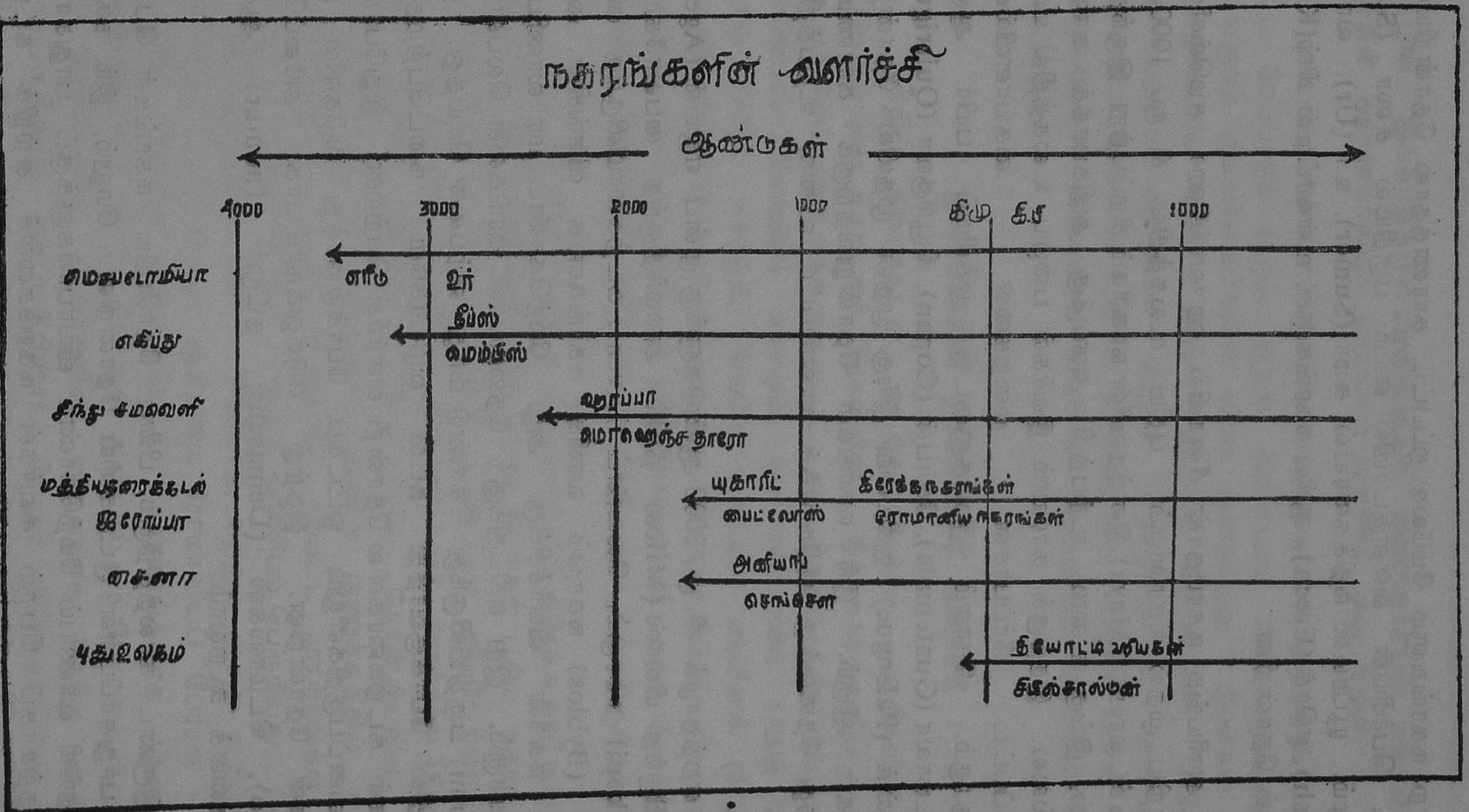
காலப்போக்கில் கிராமங்கள் செயலாட்சி மையங்களாகவும், வியாபார மையங்களாகவும் மாறிவிட்டன. மெசபொடேமியாவிலுள்ள

கிராமங்களின் வளர்ச்சிக்குப் பொருளாதாரத்தைவிடக் கோவில்களே காரணமாக இருந்தன. யூப்ரடீஸ், டைக்ரீஸ் பள்ளத்தாக்குகளில் கி. மு. 3000 முதல் 2500 வரையிலுள்ள காலத்தில்தான் முழுமைபெற்ற நகரங்கள் தோன்றியதாகக் கூறப்படுகிறது. இந் நகரங்களில் மக்கள் தொகைக்கு ஓர் உச்ச வரம்பு காணப்பட்டது. இந்த உச்சவரம்பு 2,00,000 மக்கள் தொகையாகும். ஆனால், மக்கள் தொகை உச்ச வரம்பிற்கும் குறைவாகவே காணப்பட்டது. உதாரணமாக, பாபிலோனியாவில் காணப்பட்ட மொத்த மக்கள் தொகை சுமார் 80,000 ஆகும்.

அன்றைய சமூகங்கள், செய்யும் தொழிலின் அடிப்படையில் பல பிரிவுகளாகப் பிரிக்கப்பட்டிருந்தன. இவர்களுக்குத் தேவையான உலோகங்கள் பெரும்பாலும் தொலைதூரப் பிரதேசங்களிலிருந்து தருவிக்கப்பட்டன. இந்தத் தொலைதூரப் பிரதேச வாணிபம் இந் நகரங்களின் வளர்ச்சியை ஊக்குவித்தது என்று கூறலாம். கி. மு, 3,000 ஆண்டுகளுக்கு முன்பே இங்குக் கைத்தொழில்கள் வளர்ச்சி பெற்று இருந்தன என்பது குறிப்பிட்டுச் சொல்லவேண்டிய ஒன்றாகும்.

உலகின் பல்வேறு பகுதிகளில் நகரங்கள் தன்னிச்சையாகவே தோன்றி வளர்ச்சி அடைந்தன. ஆனால் இவற்றிற்கு முன்பாகவே மெசபோடேமியாவில் நகரங்கள் இருந்திருக்கின்றன. எனவே, இங்கிருந்து நகர்ப்புற வாழ்க்கை எகிப்துக்கும், சிந்து சமவெளிக்கும் பரவியிருக்கக் கூடும் எனக் கருதப்படுகிறது. அதே போன்று இங்கிருந்து நகர்ப்புற வாழ்க்கை ஆசியா, சீனா, தென்கிழக்கு ஆசியா ஆகிய நாடுகளுக்குப் பரவியிருக்கக் கூடும் எனவும் நம்பப்படுகிறது. அந்தக் காலத்தில் தான் மத்தியக் கிழக்கு நாடுகளான எகிப்து, ஈரான், பாகிஸ்தான் ஆகிய நாடுகளில் முதன் முதலாக நகரங்கள் தோன்றின.

நைல்நதிப் பள்ளத்தாக்கு **(Nile River Valley)**, பெர்சியன் முகத்துவாரம் (Persian Delta) மற்றும் சிந்து சமவெளி *(Indus Valley)* ஆகிய பகுதிகளில் நீர்ப்பாசனத்தின் விளைவாக மேற்கொள்ளப்பட்ட விவசாயம் தேவைக்கு அதிகமான உணவுப் பொருள்களை உற்பத்தி செய்ததால் மக்கள் வேளாண்மையல்லாத பிற தொழில்களில் ஈடுபட வேண்டிய சூழ்நிலை ஏற்பட்டது. இவ்வாறு வேளாண்மையல்லாத வேறு சிறப்புத் தொழில்களை மேற்கொண்ட குடியிருப்புக்கள் நாளடைவில் நகரங்களாக மாறின. நைல் நதிப் பள்ளத்தாக்கிலிருந்த அப்ரோடிடோபாலிஸ் (Aphrodito Polis), ஹீராக்கன் பாலிஸ் **(Hierakan Polis)** போன்ற நகரங்களும், சிந்து சமவெளியிலிருந்த மொகஞ்சதாரோ (Mohenjodaro), ஹரப்பா **(Harappa)**


நகரங்களின் வளர்ச்சி
ஆண்டுகள்
4000
3000
2000
1000
கி.மு. கி.பி
1000
மெசபடோமியா
எரிடு
ஊர்
எகிப்து
தீப்ஸ்
மெம்பிஸ்
சிந்து சமவெளி
ஹரப்பா
மொஹெஞ்ச தாரோ
மத்தியதரைக்கடல் ஐரோப்பா
யுகாரிட்
பைப்லோஸ்
கிரேக்கநகரங்கள்
ரோமானிய நகரங்கள்
சைனா
அனியாங்
செங்சௌ
புதுஉலகம்
தியோட்டி வரியகன்
சியில்சால்மன்

படம் 5

போன்ற நகரங்களும் மேலேகூறப்பட்ட காரணத்தால் தோன்றியவை ஆகும். பெர்சியன் வளைகுடாவில் எல்ம் பகுதியில் சுஸா (Suse) நகரமும், யூப்ரடீஸ் நதிக்கரையில் சுமர் (Sumer), உர் (Ur), லாகஷ் (Lagash), எரெக் (Erech), ஆகிய நகரங்களும், உள்நாட்டில் கிஷ்(Kish) நகரமும் தோன்றின.

அனியங்க நகரம்தான் சீனாவில் ஹுவாங்ஹோ சமவெளியில் தோன்றிய முதல் நகரமாகும். புதிய உலகத்தில் கி. மு. 1000ஆம் ஆண்டில் மாயா (Maya) இனத்தவரின் நாகரிகம் சிறப்புற்று இருந்தது. ஆனால், இங்கு உணவு உற்பத்தி அளவுக்கு அதிகமாகக் காணப் படவில்லை. இதற்குக் காரணம் இவர்கள் பழைய உலகத்தில் பயன் படுத்தப்பட்ட நீர்ப்பாசன முறைகளை கையாளவில்லை என்பதாகும். சோளம் இவர்களுடைய முக்கியப் பயிர் ஆகும். குவட்டமாலா (Guatemala), கோபன் (Copan), கியூரிகுவா (Quirrigue), பாலேன்க் (Palengue) ஆகியவை இங்கு முதன் முதலில் தோன்றிய நகரங்கள் ஆகும். இந் நகரங்கள் தோன்றுவதற்குக் காரணமாக இருந்தது தேவைக்கு அதிகமாகக் காணப்பட்ட உணவு உற்பத்தியே ஆகும்.

ஏறத்தாழக் கி. மு. 2000 ஆண்டுகளுக்கு முன்பு ஏஜியன் (Agean) கடலிலிருந்த மிலாஸ் (Milos) தீவில் அமைந்திருந்த பைலாகோப்பி (Phylakopi) நகரமும், லெவண்ட் (Levent) கடற்கரையிலிருந்த பைப் லோஸ் (Byblos) நகரமும் வணிக நகரங்களாக விளங்கின. பைப் லோஸ் நகரின் வளர்ச்சிக்கு அது மேற்கொண்ட மர வாணிபமே காரணமாகும். இது எகிப்துக்குத் தேவையான மரங்களை லெபனான் (Lebanon) பகுதியிலிருந்து கொண்டு வந்து விற்பனை செய்தது. இக் காலத்தில் போக்குவரத்து கடல் வழியாகவே நடைபெற்றதால் நகரங்கள் கடற்கரைகளில் தோன்றி வளர்ச்சி பெற்றன. இதுபோன்ற பாலைவனப்பகுதிகளிலும் ஒட்டகப் போக்குவரத்து வழிகளில் பல நகரங்கள் தோன்றின. இதற்கு எடுத்துக்காட்டாக அலேப்போ (Aleppo), டெமாஸ்கஸ் (Demascus), தட்மூர் (Tadmur) ஆகிய நகரங்களைக் கூறலாம்.

இருண்ட காலத்திற்கும் பின்பு தோன்றிய நகரங்கள் பெரும் பாலும் பாதுகாப்புள்ள இடங்களில் தோன்றின. மேலும், இந் நகரங் களில் தங்கி வாணிபம் மேற்கொண்ட வியாபாரிகளுக்குப் பாதுகாப்பு அளிப்பதற்காகப் பெரும் சுவர்கள் நகரங்களைச் சுற்றிக் கட்டப்

பட்டன. இக்காலத்தில் வாணிபத்தின் விளைவாகவும், மக்கள் பெருக்கத்தின் காரணமாகவும் நகரங்கள் வளர்ச்சி அடைந்தன.

நகரங்களின் வளர்ச்சிக்குக் காரணம் உணவு உற்பத்தியில் காணப்பட்ட மேம்பாடும் ஆகும். இதன் விளைவாக வேளாண்மையில் ஈடுபட்டிருந்த குடியானவர்களின் வீதம் குறைந்தது. இவர்கள் மற்றத் தொழில்களில் ஈடுபட்டதால் நகரங்கள் தோன்றின. அதேபோல் பிற்காலத்தில் அறிவியல் மற்றும் தொழில்நுட்பம் ஆகியவற்றில் தோன்றிய மேம்பாடு உணவு உற்பத்தியை மேலும் பன்மடங்காகப் பெருக்கியதன் விளைவாக நகரங்கள் வேகமாகத் தோன்றி வளர்ச்சி அடைந்தன.

ஐரோப்பாவில் நகரங்களின் வளர்ச்சி

மத்திய தரைக்கடல் கடற்கரையோரப் பகுதிகளில் கி. மு. 3000த்தில் சில நகரங்கள் தோன்றின. இந் நகரங்களில் வாணிபம் மிக முக்கியப் பணியாகக் கருதப்பட்டது. இக்காலத்தில் கிரீட் (Crete) நோஸோஸ் (Knossos) நகரமும், ஆசியாமைனரில் (Asia Minor), டிராய் (Troy), நகரமும், கிரேக்க நாட்டில் மைசீனா (Mycenae) நகரமும் தோன்றி வளர்ச்சி பெற்றன. மேற் குறிப்பிட்ட நகரங்களில் வாணிபம் முக்கியப் பணியாக மேற்கொள்ளப்பட்டதால் போக்குவரத்து வழிகளும் அதற்கேற்றாற்போல வளர்ச்சி அடைந்து இருந்தன.

கி.மு. 7 மற்றும் 8 ஆம் நூற்றாண்டுகளில் கிரேக்க நாட்டில் மக்கள் நெருக்கம் அதிகமாகியதன் விளைவாக இவர்கள் புதிய நகரங்களைத் தோற்றுவித்தனர். மேலும் காலனி ஆதிக்கமும், குடியேற்றமும் இதன் விளைவாக ஏற்பட்டதே ஆகும், குமா (Cumae), சிராக்யூஸ் (Syracuse) ஆகிய காலனி நகரங்கள் இக்காலத்தில் தோன்றியவை ஆகும். காலனிகள் ஏற்பட்ட காலத்தில் தொழில் நுணுக்கத்தில் ஏற்பட்ட மேம்பாடு மற்றும் கப்பல் கட்டுதலில் ஏற்பட்ட மாற்றங்கள் ஆகியவற்றால் தூரத்து நாடுகளுடன் உள்ள வாணிபம் பெருகியது, போக்குவரத்துத் துறையில் ஏற்பட்ட மேம்பாடு, மற்றும் ஆயுத உற்பத்தியில் காணப்பட்ட முன்னேற்றம் ஆகியவை ரோமானியப் பேரரசு (Roman Empire) தோன்ற அடிப்படைக் காரணங்களாக அமைந்தன. அலெக்ஸாண்டர் கி. மு. 330 ஆம் ஆண்டில் தம் பேரரசை நிறுவினார். இவர் மேற்கொண்ட போர்களின் விளைவாக மேற்கு ஆசியாவில் பெரும்பகுதியைக் கைப்பற்றினார். மேலும் கிரேக்கர்களின் காலனி ஆதிக்கம் இங்கு வளர்ந்தது. வாணிபம் வளர்ச்சி அடைந்தது. இதனால்

புது நகரங்கள் தோன்றின. அலெக்ஸாண்டிரியா நகரம் இக்காலத்தில் நன்கு வளர்ச்சி அடைந்தது.

இத்தாலி, சிசிலி ஆகிய நாடுகளில் கிரேக்க அரசு வீழ்ச்சி அடைந்ததும் ரோமப்பேரரசு தோன்றியது. இவர்கள் காலத்தில் ஆல்ப்ஸ் மலைகளின் வடக்கிலும், ஆற்றுப் பள்ளத்தாக்குகளிலும் ரோமானிய நகரங்கள் தோன்றின. ஆனால், இவை கிரேக்க நகரங்கள் போன்று வாணிபத்தை மட்டுமே முக்கியப் பணியாகக் கொள்ளாமல், செயலாட்சி மற்றும் தற்காப்பு (Defence) ஆகியவற்றையும் முக்கியப் பணியாகக் கொண்டிருந்தன. ரோமானியர் ஆட்சிக் காலத்தில் இலண்டன் நகரம் நன்கு வளர்ச்சி அடைந்தது, கி. பி. 5 ஆம் நூற்றாண்டில் ரோமானியப் பேரரசு வீழ்ச்சியுற்றது. இதனால் நகரங்களின் வளர்ச்சி மிகவும் தடைப்பட்டது. மேலும் இக்காலத்தில் வாணிபம் குன்றத் தொடங்கியதால் பல வாணிப முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நகரங்கள் அழியவும் தொடங்கின. அதுவும் குறிப்பாக வடமேற்கு ஐரோப்பாவில் பல நகரங்கள் அழிந்துவிட்டன.

ஐரோப்பாவில் கி. பி. 11, மற்றும் 12 ஆம் நூற்றாண்டுக் காலத்தில் மறுபடியும் வாணிபம் தழைத்தோங்க ஆரம்பித்தது. எனவே, பழைய ரோமானிய நகரங்கள் புதுப்பிக்கப்பட்டதோடு, பல புதிய நகரங்களும் தோன்றலாயின. செயலாட்சி, தற்காப்பு ஆகியவை இந் நகரங்களின் முக்கியப் பணிகளாகக் கருதப்பட்டன. ஸ்காண்டிநேவியாவில் (Scandinavia) 14, மற்றும் 15 ஆம் நூற்றாண்டில்தான் முதன் முதலாக நகரங்கள் தோன்றலாயின.

தொழிற் புரட்சியின் விளைவுகள்

தொழிற்புரட்சிக்கு அடிப்படைக் காரணங்கள் தொழில்கள் மற்றும் பொருளாதாரம் ஆகியவற்றில் ஏற்பட்ட மாற்றங்கள் ஆகும். இவை நகரங்களின் தோற்றம், வளர்ச்சி ஆகியவற்றை ஊக்குவித்தன. இதன் விளைவாகத் தோன்றிய நகரங்கள் அளவில் பெரியனவாகவும் அதிக மக்கள்தொகை மற்றும் துரிதமான, நகர்மயமாதல் தன்மைகளைக் கொண்ட வையாகவும் இருந்தன.

மேற்சொன்ன பெருநகரங்கள் தோன்றுவதற்கும் வளர்ச்சி அடைவதற்கும் அடிப்படையாக விளங்கியது வேளாண்மைத் துறையில் ஏற்பட்ட முன்னேற்றம் ஆகும். வேளாண்மையில் ஏற்பட்ட முன்னேற்றத்தின் விளைவாகத் தேவைக்கு அதிகமான உணவு உற்பத்தி காணப்பட்டது. எனவே, வாணிபம் பெருகி நகரங்கள் வளர்ச்சி அடைந்தன.

இக்காலத்தில் வேளாண்மையில் புதிய பயிர்கள் கண்டுபிடித்ததனாலும், புதிய கருவிகளைப் பயன்படுத்தியதினாலும் உணவு உற்பத்தி பெருகியது. மேலும் வேளாண்மையில் இயந்திரங்களைப் பயன்படுத்தத் தொடங்கினர். இதனால் மக்களில் ஒரு பகுதியினர் கிராமங்களில் வேலை இல்லாமையால் நகரங்களை நோக்கிச் சென்றனர்.

வேளாண்மை மேம்பாட்டிற்கு அடுத்த முக்கியமான மாற்றம் போக்குவரத்துத் துறையில் ஏற்பட்டது. கால்வாய்ப் போக்குவரத்து சிறப்படைந்ததால் நகரங்களின் வளர்ச்சி அதிகமாகியது. மேலும் தொழிற்சாலைகள் நகரங்களில் அமைக்கப்பட்டதால் கச்சாப் பொருள் மற்றும் சந்தைகள் உள்ள இடங்களை இணைக்க போக்குவரத்து வழிகள் அமைக்கப்பட்டன. எனவே போக்குவரத்து வழிகளிலும் மற்றும் போக்குவரத்து மையங்களிலும் நகரங்கள் தோன்றலாயின.

புகை வண்டியும் நீராவிக் கப்பலும் தொழிற்புரட்சியால் விளைந்த பெருஞ் செல்வங்களாகும். புகைவண்டி கண்டுபிடிக்கப்பட்டபின் இரயில் பாதைகள் அமைக்கப்பட்டன. பிரிட்டனில் பெரும்பகுதி இரயில் பாதை வலைப்பின்னலால் நிரப்பப்பட்டது. இதனால் வேளாண்மைத்துறையில் வாணிப அடிப்படையிலான வேளாண்மை (Commercial Agriculture) மேற்கொள்ளப்பட்டது. நகரங்களில் உள்ள தொழிற்சாலைகளில் உற்பத்தி செய்யப்பட்ட பொருள்கள் கிராமங்களில் பங்கீடு செய்யப்பட்டன. இதனால் கிராமங்களில் காலங்காலமாக நடைபெற்றுவந்த கைத்தொழில்களின் வளர்ச்சி தடைப்பட்டது. எனவே, இத் தொழிலில் ஈடுபட்டிருந்த மக்கள் பலர் வேலை தேடி நகரங்களை நாடிச் சென்றனர்.

இக்காலத்தில் தொழில் வளர்ச்சியோடு போக்குவரத்து வளர்ச்சியும் போட்டி போட்டுக்கொண்டு வளர்ந்தது. இதன் விளைவாகப் புகைவண்டிப் பாதைகளும் மின்சார இரயில் பாதைகளும் அமைக்கப்பட்டன. அதே சமயம் சாலைப்போக்குவரத்து நன்கு வளர்ச்சி அடைந்தது. மேற்கத்திய நாடுகளில் 19 ஆம் நூற்றாண்டின் இறுதியில் நகரங்களின் வளர்ச்சி மிகவும் வேகமாக இருந்தது. இதற்கு முன்பு கடற்கரையோரங்களில் நகரங்கள் தோன்றின. ஆனால், இரயில் போக்குவரத்து வளர்ச்சி அடைந்தபின் உள்நாட்டில் நகரங்கள் தோன்றி வளர்ச்சி பெற்றன. அதே சமயம் நகரங்களில் மக்கள்தொகையின் வளர்ச்சியும் அதிகமாக இருந்தது.

20 ஆம் நூற்றாண்டில் நகர வளர்ச்சி

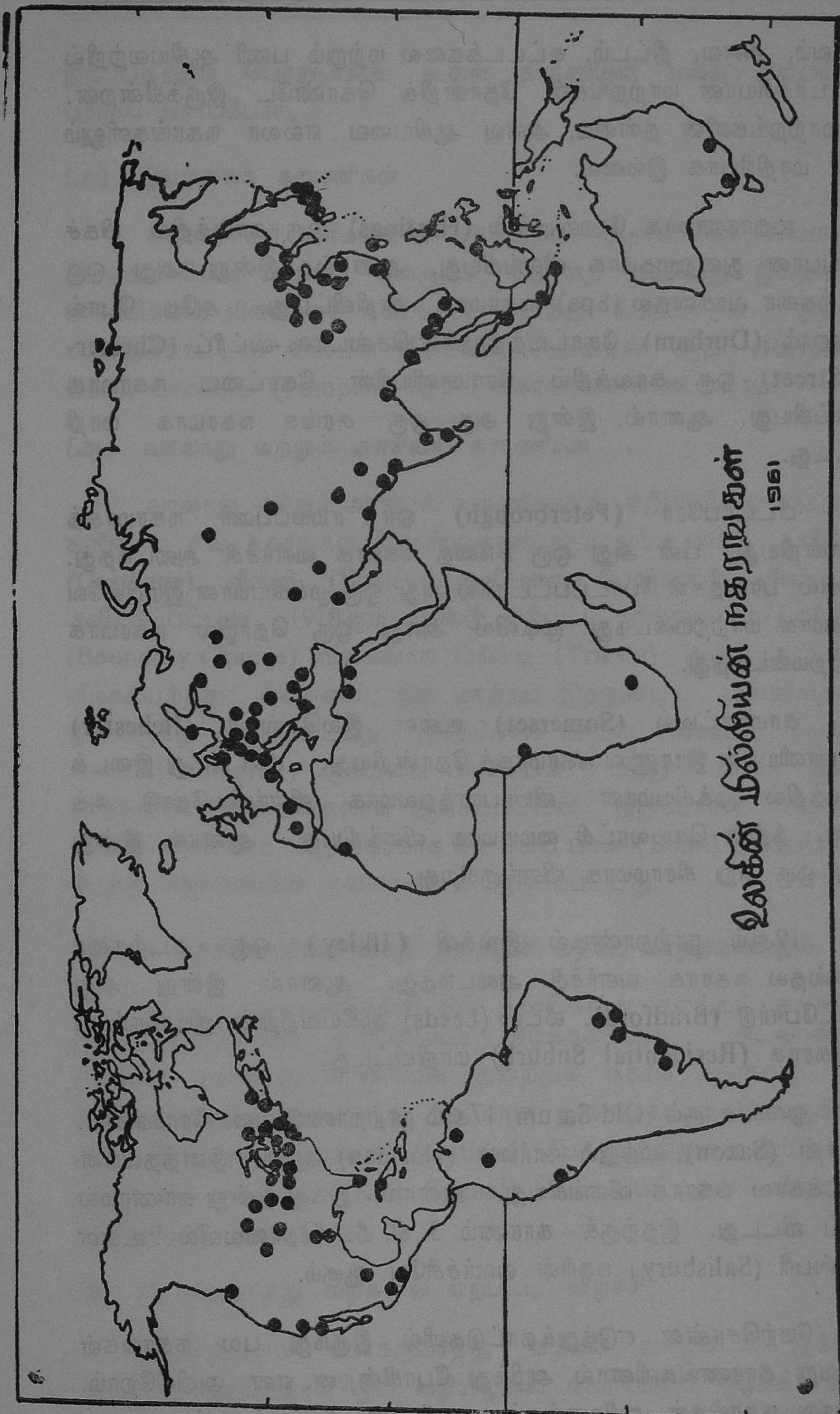
20 ஆம் நூற்றாண்டில் நகர வளர்ச்சிக்குத் தொழிற்சாலைகளின் வளர்ச்சியே முக்கியக் காரணமாகும். கனரகத் தொழில்களும், சிறு தொழிற்சாலைகளும் நகரங்களில் பெருகிவிட்டதால் நகரங்களில் மக்கள்தொகை வேகமாக வளர்ச்சி அடைந்தது. மக்கள் பெருமளவில் இத் தொழிற்சாலைகளில் வேலை தேடி நகர்ப்புறங்களில் வந்து குடியேறினர். மேலும் நகரங்களில் இயல், இசை, நாடகம், கலை போன்ற பண்பாட்டுப் பணிகள் (Cultural Functions) வேகமாக வளர்ச்சி அடைந்தன. எனவே, நகரங்களில் இயல்பான பெருக்கத்தைக் காட்டிலும் குடியேற்றத்தின் அளவான மக்கள்தொகைப் பெருக்கம் சிறப்பாகக் காணப்பட்டது.

20ஆம் நூற்றாண்டில் மோட்டார் கார்களின் வளர்ச்சி மிகவும் வேகமாக இருந்தது. கார்கள் வைத்திருப்போரின் எண்ணிக்கை பலமடங்காகப் பெருகியது. எனவே, மக்கள் நெருக்கமான நகரத்தின் மையப் பகுதிகளைவிட்டுப் புறநகர்களிலும், விளிம்புப் பகுதிகளிலும் சென்று குடியேறினர். இதனால் நகரங்கள் அடுத்தடுத்து வளர்ந்து கொண்டே சென்றதோடு பெருநகரங்கள் ஒன்றோடு ஒன்று இணையும் அளவுக்கு வளர்ச்சி அடைந்தன,

20ஆம் நூற்றாண்டில் அயனமண்டல நாடுகளிலுள்ள நகரங்கள் பெரும் வளர்ச்சி அடைந்தன. இங்கு பொதுவாக மற்ற பிரதேசங்களைக் காட்டிலும் மக்கள் தொகை அதிகமாக உள்ளது. இங்கு நகர் மயமாதல் வேகமாக இருந்தபோதிலும் மொத்த மக்கள்தொகையில் நகரங்களில் வசிப்போரின் தொகை மிகக் குறைவாகவே இருக்கிறது. மேலும் அயனமண்டல நகரங்களின் வளர்ச்சிக்குச் சுதந்தர உணர்ச்சியும் காரணமாக அமைந்தது. காலனி ஆதிக்கத்தில் வளர்ச்சி பெற்ற நகரங்களின் வளர்ச்சி சுதந்தரம் அடைந்தபின் வேகமாக நடை பெற்றது, இதற்குக் காரணம் அந்தந்த நாட்டுக்குத் தேவையான பொருட்களை இறக்குமதி செய்வதைக் காட்டிலும் தம் நாட்டிலேயே உற்பத்தி செய்வது என்கிற எண்ணம் மேலோங்கி இருந்ததே ஆகும் இதனால் இந் நாடுகளின் வளர்ச்சி அண்மைக் காலத்தில் வேகமாக உள்ளது.

நகரங்களின் வீழ்ச்சிக்கான காரணிகள்

நகரங்கள் எப்பொழுதும் நிலையானதாக இல்லாமல் இயங்-காற்றல் தன்மை படைத்ததாகக் காணப்படுகின்றன. இவற்றின்



படம் 6

உருவம், அளவு, திட்டம், கட்டடக்கலை மற்றும் பணி ஆகியவற்றில் தொடர்ச்சியான மாற்றங்கள் தோன்றிக் கொண்டே இருக்கின்றன. இம்மாற்றங்களின் தன்மை, அளவு ஆகியவை எல்லா நகரங்களிலும் ஒரே மாதிரியாக இல்லை.

உதாரணமாக ஹேஸ்டிங்ஸ் (Hastings) ஒரு காலத்தில் மிகச் சிறப்பான துறைமுகமாக விளங்கியது, ஆனால், இன்று அது ஒரு கடற்கரை வாசஸ்தல (Spa) நகரமாக மாறிவிட்டது. அதே போல் டர்ஹாம் (Durham) கோட்டத்திலுள்ள செஸ்டர்-டி-ஸ்ட்ரீட் (Chester-de-Street) ஒரு காலத்தில் ரோமானியரின் கோட்டை நகரமாக விளங்கியது. ஆனால், இன்று அது ஒரு சுரங்க நகரமாக மாறி விட்டது.

பீட்டர்பரோ (Peterbrough) ஓர் சமயப்பணி நகரமாகத் தோன்றியது. பின் அது ஒரு சந்தை நகராக வளர்ச்சி அடைந்தது. இரயில் பாதைகள் போடப்பட்டதால் அது ஒரு முக்கியமான இரயில்வே நகரமாக மாற்றமடைந்து முடிவில் அஃது ஒரு தொழில் நகரமாக மாற்றமடைந்தது.

சாமர்சட்டில் (Somerset) உள்ள இல்செஸ்டர் (Ilchester) ரோமானியரின் இராணுவ நகரமாகத் தோன்றியது. பின் அஃது இடைக் காலத்தில் முக்கியமான வியாபாரத்தலமாக விளங்கியதோடு அக் கோட்டத்தின் செயலாட்சி மையமாக விளங்கியது. ஆனால் இன்று அது ஒரு சிறு கிராமமாக விளங்குகிறது.

19ஆம் நூற்றாண்டில் இல்க்லி (Ilkley) ஒரு கடற்கரை வாசஸ்தல நகராக வளர்ச்சி அடைந்தது. ஆனால் இன்று அது பிராட்போர்டு (Bradford), லீட்ஸ் (Leeds) ஆகியவற்றின் குடியிருப்புப் புறநகராக (Residential Suburb) மாறிவிட்டது.

ஓல்ட் சாரும் (Old Sarum) 17ஆம் நூற்றாண்டு வரை ரோமானிய, சாக்சன் (Saxon), மற்றும் நார்மன் (Norman) ஆகிய இனத்தவரின் இடைக்கால நகராக விளங்கியது. ஆனால், இஃது இன்று காணாமல் போய் விட்டது. இதற்குக் காரணம் 3 கி. மீ. தொலைவில் உள்ள சாலிஸ்பரி (Salisbury) நகரின் வளர்ச்சியே ஆகும்.

மேற்சொன்ன எடுத்துக்காட்டுகளில் இருந்து பல நகரங்கள் பல்வேறு காரணங்களினால் அழிந்து போகின்றன என அறிகிறோம். இவ்வாறு நகரங்கள் அழிவதற்கும், அவற்றின் சிறப்புத் தன்மைகளை

இழப்பதற்கும் பொறுப்பாக உள்ள காரணிகள் எவை என்பதைப் பற்றிப் பார்ப்போம்.

(அ) இயற்கைக் காரணிகள்

புவியதிர்ச்சி, எரிமலைகள் கக்குதல், சூறாவளிகள், வெள்ளம், கடற்கரையோர அரிப்பு, நெருப்பு போன்ற பல்வேறு இயற்கைக் காரணிகளின் விளைவாக நகரங்கள் அழிந்து போகின்றன. இதற்கு எடுத்துக்காட்டாக லிஸ்பன் (Lisbon), ரேவன்சன் ஆட் (Ravenson Odd), பாம்பேய் (Pompeii) ஆகிய நகரங்களைக் கூறலாம்.

(ஆ) வரலாறு மற்றும் அரசியல் காரணிகள்

வரலாறு மற்றும் அரசியல் காரணிகளால் ஏற்படுகின்ற மாற்றங்களினால் சில நகரங்கள் தோன்றுவதும் அழிவதும் உண்டு. கார்தேஜ் (Carthage), விஸ்லி (Wisley) ஆகியவை போர்களின் விளைவாக அழிக்கப்பட்டன. 1918ஆம் ஆண்டு ஏற்பட்ட எல்லை மாற்றத்தின் (Boundary Change) விளைவாக ட்ரீஸ்டி (Trieste) துறைமுக நகரம் வீழ்ச்சியுற்றது. ஏனெனில், இம் மாற்றம் இதனுடைய பின்னிலத்தை இதிலிருந்து பிரித்துவிட்டது. இதேபோல் மாட்ரிட் (Madrid), லெனின் கிராட் (Leningrad) ஆகியவை ஸ்பெயின் மற்றும் ரஷ்யா ஆகிய நாடுகளின் தலைநகர்களாக ஆக்கப்பட்டன. இதுபோன்ற அரசியல் காரண விளைவாக சிறு நகரமாக விளங்கிய பான் (Bonn) தற்போதைய மேற்கு ஜெர்மனியின் தலைநகராக ஆக்கப்பட்டது.

(இ) காலத்தின் விளைவாகத் தலத்தின் மதிப்பு மாற்றமடைதல்

காலம் செல்லச்செல்ல சில நகரங்களின் தலங்கள் தங்களின் தனிச் சிறப்பையும் மதிப்பையும் இழக்கக்கூடும். அட்லாண்டிக் கரையில் அமைந்துள்ள லிஸ்பன் துறைமுக நகரம் ஆழ்கடல் கடல் போக்குவரத்தின் விளைவாக சிறப்பான துறைமுகமாக விளங்குகிறது. அதே போன்று ஜட்லாணடு ((Jutland) தீபகற்பத்திலுள்ள கீல் (Kiel) நகரம் கீல் கால்வாய் (Kiel Cannal) வெட்டப்பட்டதன் விளைவாக மறுமலர்ச்சி அடைந்தது.

(ஈ) போக்குவரத்து வழிகளில் ஏற்பட்ட வீழ்ச்சி

முக்கியமான போக்குவரத்து வழிகள் தம்முடைய முக்கியத்துவத்தை இழப்பதால் இவ் வழியிலுள்ள நகரங்களும் வீழ்ச்சி அடைகின்றன. இத்தாலிய வாணிப மையங்களான வெனீஸ் (Venice)

ஜெனோவா (Genoa) ஆகியவை கிழக்கு நாடுகளுக்குப் புதிய கடல் வழிகள் அமைக்கப்பட்டதன் விளைவாக வீழ்ச்சியுற்றன. அதேபோல் புது வழிகள் அமைக்கப்படுவதால் சில நகரங்கள் தோன்றுகின்றன. உதாரணமாக சூயஸ் (Suez) கால்வாய் வெட்டப்பட்டதன் விளைவாக போர்ட் செட் (Port Said) வளர்ச்சியுற்றது.

(உ) துறைமுகங்களின் தன்மைகளில் ஏற்படும் மாறுபாடுகள்

சில துறைமுகங்களில் பெருமளவில் மண் படிவதால் ஆழம் குறைந்து போகிறது. எனவே, பெரிய கப்பல்கள் இத் துறைமுகத்தில் நுழைய முடியாது, அதேபோல் கப்பல்களின் அளவு மிகப் பெரியதாக இருந்தாலும் சில துறைமுகங்களில் இவை நுழைய முடியாமல் போய் விடுவதால் இத் துறைமுகங்கள் பயனற்றதாகப் போய்விடும். அதே போல் பின்னிலத்தில் ஏற்படும் பொருளாதாரமாற்றம் ஒரு துறை முகத்தின் தன்மையைப் பாதிக்கிறது. இதற்கு எடுத்துக்காட்டாக அக்யூலியா (Aquilia), வடக்கு ஐரோப்பிலுள்ள ப்ருகெஸ் (Bruges) ஆகியவற்றைக் கூறலாம்.

(ஊ) வள ஆதாரங்கள் கண்டுபிடித்தல் மற்றும் வள ஆதாரங்கள் தீர்ந்து போதல்

புது வள ஆதாரங்களைக் கண்டுபிடிப்பதனாலும் அவற்றை வெட்டி எடுப்பதனாலும் சில புதிய நகரங்கள் தோன்றுகின்றன. அதற்கு உதாரணமாக இரும்புக்கனி வெட்டி எடுப்பதால் இங்கிலாந்தில் கோர்பி (Corby) நகரமும், நிலக்கரி வெட்டி எடுப்பதால் பெல்ஜியத்தில் கெங்க் (Genk) நகரமும், பெட்ரோலியம் எடுப்பதால் மொராக்கோவில் பிடிடிஜீன் (Pedigean) நகரமும் தோன்றின.

இதேபோல் வளஆதாரங்களை வெட்டி எடுக்கும் பணி முடிந்து விட்டாலும், வளஆதாரம் தீர்ந்துவிட்டாலும், அல்லது வெட்டி எடுக்கப் படும் வள ஆதாரத்தின் மதிப்புக் குறைந்துவிட்டாலும் இந்நகரங்கள் வீழ்ச்சி அடைகின்றன. கர்நாடக (Karnataka) மாநிலத்திலுள்ள கோலார் (Kolar) தங்கவயல் இதுபோன்ற வீழ்ச்சியுற்ற நகருக்கு ஒரு சிறந்த எடுத்துக்காட்டு ஆகும்.

4. நகர வளர்ச்சியின் நிலைகள்

நகர்ப்புறப் புவியியலில் ஆராய்ச்சிகளை மேற்கொண்ட கிரிபித் டெய்லர் (Griffith Taylor) நகரங்களின் வளர்ச்சியில் பல நிலைகள் உள்ளதாகக் கருதினார். இக் கருத்து புவிப்புறவியலின் (Gemorphology) அடிப்படையில் தோன்றியதாகும். ஏனெனில், ஒரு நிலத் தோற்றத்திற்கு அதனுடைய அமைப்பு (Structure), செயல்முறை (Process), நிலை (Stage) ஆகியவை காரணமாக அமைகின்றன என்பது டேவிஸின் (W. M. Davis) கருத்தாகும். மேலும், அந் நிலத் தோற்றம் இளமைநிலை (Youthful Stage), முதிர்ந்த நிலை (Mature Stage), முதுமை நிலை (Old Stage) என்னும் மூன்று நிலைகளை அடைகிறது என்று டேவிஸ் தம்முடைய கோட்பாட்டில் விளக்கினார். மேற்சொன்ன நிலைகள் நகரங்களின் வளர்ச்சியிலும் காணப்படுகிறது என்பது கிரிபித் டெய்லரின் கருத்தாகும். ஒவ்வொரு நகரமும் புதிதாகத் தோன்றி இளமைநிலையிலிருந்து முதிர்ந்தநிலைமற்றும் முதுமைநிலை அடையும் வரை பல மாற்றங்களை அடைகிறது. ஒவ்வொரு நிலையிலும் அந்த நிலைக்கே உரிய சில சிறப்பான தன்மைகளைப் பெற்று விளங்குகின்றன. மேலும் உலகிலுள்ள அத்தனை நகரங்களும் இந்நிலைகளைக் கடந்து செல்ல வேண்டும் என்பது இவரின் கருத்தாகும்.

டெய்லரின் கருத்துப்படி நகரங்கள் பல்வேறு காலங்களில் ஐந்து வளர்ச்சி நிலைகளை அடைகின்றன என்று குறிப்பிடுகிறார்.

இந் நிலைகள் முறையே,

1. தொடக்க நிலையிலுள்ள நகரம் (**Infantile Town**)
2. இளமையான நகரம் (**Juvenile Town**)
3. புது மலர்ச்சி நகரம்
4. முழுவளர்ச்சியின் முன்நிலையிலுள்ள நகரம்
5. முழுவளர்ச்சியுற்ற நகரம்

ஆகும்.

தொடக்க நிலையிலுள்ள நகரம்

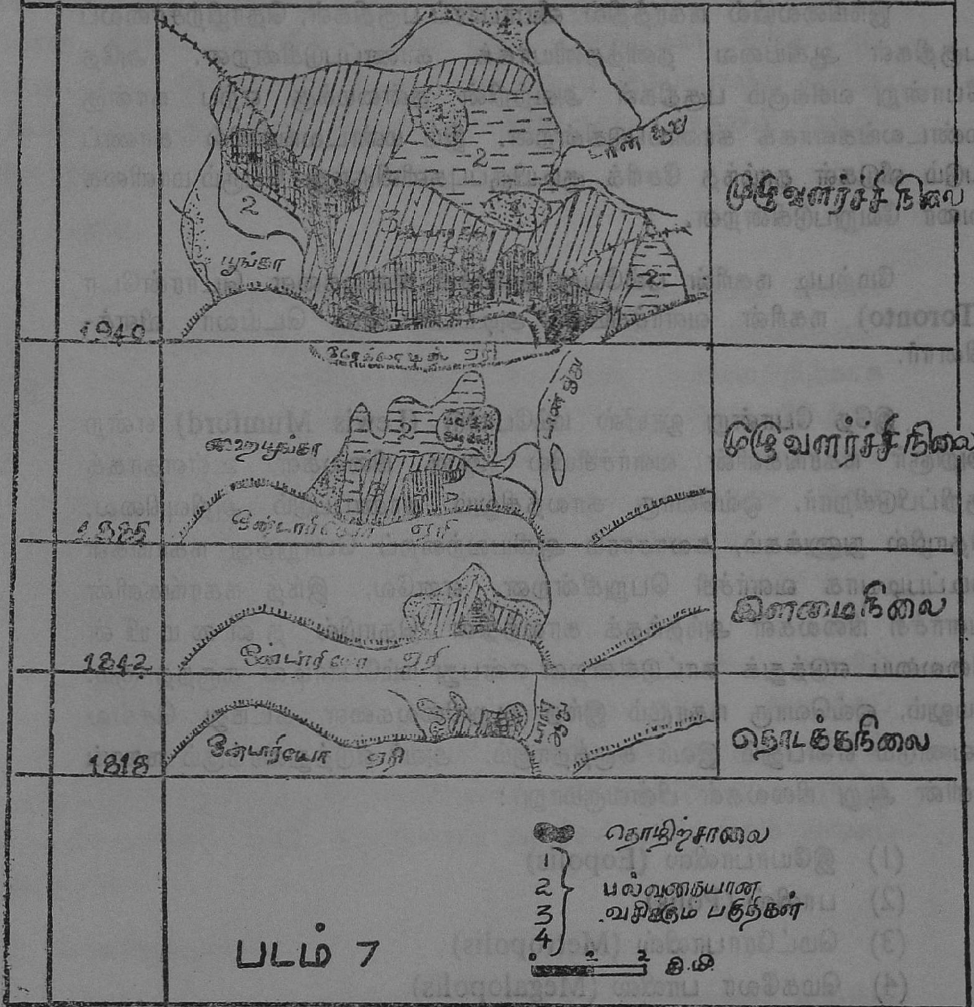
தொடக்க நிலைக்கு (Sub-Infantile) முன் நிலையிலுள்ள நகரங்களில் ஒரு தெருக் கூட முழு வளர்ச்சி அடையாமல் காணப் படும். அதே போல் ஒரு நகரின் முதல் நிலையில் தொழிற்சாலைப் பகுதி, வியாபாரப்பகுதி அல்லது வசிக்கும் பகுதி ஆகியவற்றை தனித் தனியே பிரித்துக் காண முடியாது என்றும், இந்நிலையிலுள்ள ஒரு குறிப்பிடும்படியான தொழிற் கூடம் ஏதும் தோன்றாத நிலை என்றும் கூறுகின்றார். இந் நிலையிலுள்ள நகரங்களைத் தொடக்க நிலையி லுள்ள நகரங்கள் என்று கூறலாம்.

இளமையான நகரம்

இந்நிலையில் நகரின் மையத்தில் வியாபாரப் பகுதி நன்கு வளர்ச்சி அடைந்து காணப்படும். ஆனால் அதே நேரத்தில் கடை களும், அலுவலகங்களும், சிறு தொழிற்சாலைகளும் கலந்தே காணப் படும். நன்கு கட்டப்பட்ட வசிக்கும் வீடுகள் நகரின் விளிம்புப் பகுதியில் தோன்றும். ஏழை மக்கள் நகரின் மையப்பகுதிகளிலேயே வசிப்பர். வெற்று இடங்களில் (Vacant Spaces) புதுக்கட்டடங்கள் கட்ட ஆரம்பிக்கும் இந்நிலையிலுள்ள நகரங்களை இளமையான நகரங்கள் என்று அழைத்தார். இவற்றில் மக்கள்தொகை பொதுவாக 20,000க்கும் குறைவாக இருக்கும்.

புதுமலர்ச்சி நகரம்

இப் புதுமலர்ச்சி நிலையிலுள்ள நகரங்களில் மக்கள்தொகை 30,000 முதல் 50,000 வரை காணப்படும். இந்நிலையில் மக்கள் வசிப்பிடங்களில் தெளிவான வேறுபாடுகள் தோன்றுகின்றன. முதல் தரமான வசிக்கும் குடியிருப்புகள் ஒன்றாக இணைந்து காணப்படும். இந்நிலையை புதுமலர்ச்சி நகரம் என்று அழைக்கலாம்.


டொரன்டோ
நகர வளர்ச்சியின் நிலைகள்
முழுவளர்ச்சி நிலை
பூங்கா
1940
முழுவளர்ச்சி நிலை
1885
இளமைநிலை
1842
தொடக்கநிலை
1818
தொழிற்சாலை
பல்வகையான
வசிக்கும் பகுதிகள்
படம் 7

முழுவளர்ச்சியின் முன் நிலையிலுள்ள நகரம்

இந்நிலையிலுள்ள நகரங்களில் முதல் தரமான வசிக்கும் வீடுகள் ஒரு பகுதியில் செறிந்து காணப்படும். இது மற்றப் பகுதிகளிலிருந்து தெளிவாக வேறுபட்டுக் காணப்படும். அதே போல் பல்வேறு நிலப் பயன்பாட்டு மண்டலங்களை இந்நிலையில் காண முடியும்.

முழுவளர்ச்சி பெற்ற நகரம்

இந்நிலையில் நகரத்தில் வியாபாரப் பகுதிகள், தொழிற்சாலைப் பகுதிகள் ஆகியவை தனித்தனியாகக் காணப்படுகின்றன. அதே போன்று வசிக்கும் பகுதிகள் அவற்றின் தன்மைக்கு ஏற்ப நான்கு மண்டலங்களாகக் காணப்படுகின்றன. இம் மண்டலங்களில் காணப் படும் வீடுகள் தாழ்ந்த சேரிக் குடியிருப்புகளிலிருந்து பெரும் மாளிகை வரை வேறுபடுகின்றன.

மேற்படி நகரின் பல்வேறு வளர்ச்சி நிலைகளை டொரன்டோ **(Toronto)** நகரின் வளர்ச்சியின் அடிப்படையில் டெய்லர் விளக்கினார்.

இதே போன்று லூயிஸ் மம்போர்டு **(Lewis Mumford)** என்ற அறிஞர் நகரங்களின் வளர்ச்சியில் ஆறு நிலைகள் உள்ளதாகக் குறிப்பிடுகிறார். ஒவ்வொரு காலத்திலும் காணப்படும் அறிவுநிலை, தொழில் நுணுக்கம், கலாசாரம் ஆகியவற்றைப் பொறுத்து நகரங்கள் படிப்படியாக வளர்ச்சி பெறுகின்றன. எனவே, இந்த நகரங்களின் வளர்ச்சி நிலைகள் அந்தந்தக் காலத்தின் தொழில் தன்மையின் நிலையை எடுத்துக் காட்டுகின்றன என்பது மம்போர்டின் கருத்தாகும். மேலும், ஒவ்வொரு நகரமும் இந்த ஆறுநிலைகளை கடந்து செல்ல வேண்டும் என்பதும் இவர் கருத்தாகும். அவர் எடுத்துரைக்கும் நகரங்களின் ஆறு நிலைகள் பின்வருமாறு :

(1) இயோபாலிஸ் **(Eopolis)**
(2) பாலிஸ் **(Polis)**
(3) மெட்ரோபாலிஸ் **(Metropolis)**
(4) மெகலோ பாலிஸ் **(Megalopolis)**
(5) டிரனோபாலிஸ் **(Tyrannopolis)**
(6) நெக்ரோபாலிஸ் **(Nekropolis)**

இந்த நிலைகளில் நகரங்களில் காணப்படும் தன்மைகள் யாவை என்பதைப் பார்ப்போம்.

(1) இயோபாலிஸ்

இது நகர்மயமாதலின் தொடக்க நிலையாகும். இயோபாலிஸ் மக்கள் கூடி வாழ்கின்ற ஒரு சிறு சமூகத்தைக் குறிக்கும். முதன் முதலில் மனிதன் வேளாண்மை செய்யத் தொடங்கியபோதுதான் அவன் ஓர் இடத்தில் நிலையாக இருக்க ஆரம்பித்தான். எனவே, அந் நிலையில் தோன்றிய குடியிருப்புகளும் நிரந்தரக் குடியிருப்புகள் ஆயின. விவசாயத்தில் கூட்டுறவு முறை தவிர்க்க முடியாததாகையால் கூடி வாழ்கின்ற பண்பாடு வளர்ச்சியுற்றது. இதன் காரணமாக நிரந்தரமான கிராமக் குடியிருப்புகளும் சமூக அமைப்பும் ஏற்பட்டது. இப்படிப்பட்ட நிரந்தரமான கிராமக் குடியிருப்பு இயோபாலிஸ் என்று குறிப்பிடப்பட்டது. இந்த இயோபாலிஸ்தான் நகர்மயமாதலின் முதற்படியாகும்.

(2) பாலிஸ்

பல கிராமங்கள் ஒன்றுசேர்ந்து காணப்படுவதையே பாலிஸ் என்று குறிப்பிடுகிறோம். இது இயோபாலிஸ் அடுத்த நிலையாகும். மக்கள் பாதுகாப்பு, வாணிகம், கல்வி, கலாசாரம் ஆகியவற்றிற்காக ஒன்று சேர்ந்து வாழ வேண்டியது அவசியமாயிற்று. மேற்குறிப்பிட்ட நோக்கங்களுக்காக ஒன்றுசேர்ந்த கிராமங்கள் ஒரு பாலிஸ் ஆக உருவாயிற்று. இந்நிலையில் நகரத்தின் அளவு சிறியதாக இருக்கிறது. இந்த பாலிஸ், நகரத்தின் தொடக்க நிலையாகும்.

(3) மெட்ரோபாலிஸ்

மெட்ரோபாலிஸ், கிராமத்தையும் நகரத்தையும் விட அளவில் மிகப் பெரியதாகும். ஆகவே, இது பெருநகரம் என்று அழைக்கப் படுகிறது. இதன் வளர்ச்சிக்கு அதன் அமைவிடமும், சுற்றுப்புறத்தின் தன்மைகளும் அடிப்படைக் காரணிகளாக விளங்குகின்றன. இங்கே உல்லாச வாழ்க்கைக்குத் தேவையான வசதிகள் அனைத்தும் காணப் படுகின்றன.

(4) மெகலோபாலிஸ்

மெகலோபாலிஸ் என்னும் கிரேக்கச் சொல்லுக்கு உலகின் மையம் என்று பொருள். மெட்ரோபாலிஸை அடுத்த நிலை மெகலோ பாலிஸ் ஆகும். இஃது அடுத்தடுத்த பெரும் நகரங்கள் இணைவதால் உண்டாகிறது. மேலும், மெகலோபாலிஸ் முன்னணி நகரமாகத் திகழ்கிறது.

அமெரிக்காவின் வடகிழக்குக் கடற்கரையோரப் பகுதி, மெகலோ பாலிஸ்க்குச் சிறந்த எடுத்துக்காட்டாகும். இது அட்லாண்டிக் கடற் கரையிலிருந்து அப்பலேச்சியன் மலைவரை பரந்து காணப்படுகிறது. அதாவது பாஸ்டன் **(Boston)** நகரிலிருந்து வாஷிங்டன் **(Washington)** நகரம் வரை இது தொடர்ச்சியாக அமைந்து காணப்படுகிறது. இந்த மெகலோபாலிஸ் நியூயார்க் **(New York)**, பிலடெல்பியா **(Philadel-phia)**, பாஸ்டன் **(Boston)**, பால்டிமோர் **(Baltimore)** வாஷிங்டன் **(Washington)** ஆகிய பெருநகரங்களைக் கொண்டதாகும். மேற் சொன்ன நகரங்கள் அனைத்திலும் மக்கள்தொகை இரண்டு மில்லியன் களுக்கும் அதிகமாக உள்ளது. இதன் மத்தியப்பகுதியில் நியூயார்க் நகரம் அமைந்துள்ளது. இந்த மெகலோபாலிஸ் நகரத்தின் மொத்தப் பரப்பு சுமார் 53,000 சதுர மைல்களாகும். இது அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் மொத்தப்பரப்பில் 1.8 சதவீதமாகும். இந்த மெகலோ பாலிஸ் பெருநகரில் அமெரிக்காவின் மொத்த மக்கள்தொகையில் 20 சதவீதம் மக்கள் (37 மில்லியன்) வசிக்கின்றனர்.

(5) டிரனோபாலிஸ்

டிரனோபாலிஸ், மெகலோபாலிஸ் நகர நிலைக்கு அடுத்த வளர்ச்சி நிலையாகும். டிரனோபாலிஸ் என்பது நகர்ப்புறத்தின் கட்டுக்கடங்காத வளர்ச்சியைக் குறிக்கும். இங்குக் காணப்படும் அனைத்து நிலமும் பயன்படுத்தப்படுகின்றன. இங்குச் செலவு மிக அதிகமாக உள்ளது. வருமானம் போதாததால் இங்குள்ள மக்களிடையே வறுமை நிலை காணப்படுகிறது. வளர்ந்து வரும் மக்கள்தொகையைச் சமாளிக்க அவற்றின் பின்னிலங்கள் அனைத்தும் பயன்படுத்தப்படு-கின்றன. இவற்றின் தொடர்ச்சியான பயன்பாட்டின் விளைவாக அவற்றின் வளம் குன்றுகிறது. வளம் குன்றிப் போவதால் உணவு உற்பத்தி குறைகிறது. உற்பத்தி குறைவதால் வறுமை நிலை உண்டாகிறது.

(6) நெக்ரோபாலிஸ்

டிரனோபாலிஸ் வளர்ச்சி அடைந்து முடிவில் அது நெக்ரோபாலிஸ் நிலையை அடைகிறது. இங்கு வறுமை, பஞ்சம், போர் ஆகியவை காணப்படும். பஞ்சம் மற்றும் வறுமையின் விளைவாக நகர்ப்புற மக்களிடையே பகைமை உணர்ச்சி தோன்றுகிறது. பகைமை உணர்ச்சி யின் காரணமாக மக்கள் ஒருவரை ஒருவர் அழித்துவிடத் தொடங்குவர்.

இவ்வாறு ஒருவரை ஒருவர் அழிக்கத் தொடங்குவதால் முடிவில் இந் நகர்ப்புறமே அழிந்துவிடும். இந்த அழிவிற்குப் பின் இரண்டாம் சுழற்சி **(Second cycle)** தோன்றுகிறது. இச் சுழற்சியின் முதல் படியாக வேளாண்மை மீண்டும் ஆரம்பமாகும்.

லூயிஸ் மம்போர்டு கூறியபடியே டிரனோபாலிஸ், நெக்ரோ பாலிஸ் ஆகிய நிலைகளை உலகிலுள்ள எந்த நகரமும் இதுவரை அடையவில்லை. இப்பொழுது மெகலோபாலிஸ் நிலையைத் தான் நகரங்கள் அடைந்துள்ளன. எனவே, ஒரு காலத்தில் நகரங்கள் மெகலோபாலிஸ் நிலையைக் கடந்து இந்நிலையை அடையக்கூடும். எனவே மம்போர்டின் கருத்தைக் காலம் தான் நிரூபிக்க வேண்டும்.

5. நகரங்களின் தலமும் சூழமைவும்

நகர்ப்புறப் புவியியலில் நகரங்களின் அமைவிடம் பற்றிய ஆய்வு ஒரு முக்கியமான பகுதியாகக் கருதப்படுகிறது. ஏனெனில் நகரங்களின் தோற்றம், வளர்ச்சி ஆகியவை எல்லாப் பிரதேசங்களிலும் ஒரே மாதிரியாக இல்லாமல் பிரதேசத்திற்குப் பிரதேசம் மாறுபாடு அடைகிறது. எனவே, இவ் வேறுபாட்டிற்குக் காரணமான புவியியல் சூழல், இருப்பிடம், சூழமைவு ஆகியவற்றைப் பற்றி அறிவது இன்றியமையாதது.

ஒரு நகரத்தின் இருப்பிடம் (Location) தீர்க்கரேகை (Longitude), மற்றும் அட்சரேகை (Latitude) ஆகியவற்றின் மூலம் எடுத்துரைக்கப்படுகிறது. சில சமயங்களில் ஒரு நகரின் இருப்பிடத்தைக் குறிப்பிடும் போது அது எத்திசையில் அமைந்திருக்கிறது என்றும் இதர நகரங்களுக்கும் அந்த நகரத்துக்கும் இடையேயான தூரம் பற்றியும் குறிப்பிடுகின்றோம். எனவே, ஒருநகரின் இருப்பிடத்தை மற்ற தெரிந்த நகரங்களின் இருப்பிடத்தின் அடிப்படையில் எளிதில் அறிந்துகொள்ள இயலும். சில சமயங்களில் ஆறு, மலை போன்ற நிலத் தோற்றங்களைக் கொண்டு நகரத்தின் இருப்பிடத்தைக் குறிப்பிடுவதும் உண்டு. பொதுவாக நகரங்களைப்பற்றிக் குறிப்பிடும் பொழுது அதன் இருப்பிடத்தைக் குறிப்பிடாமல் இருக்க முடியாது. உதாரணமாக கோயம்புத்தூர் நகரின் இருப்பிடத்தைக் குறிப்பிடுகையில் அது 76°' 58' 00'' கிழக்குத் தீர்க்கரேகை மற்றும் 11° வடக்கு அட்சரேகை

இணையும் இடத்தில் உள்ளது என்கிறோம். அதே சமயம் இந் நகரம் காவிரியின் துணை ஆறான நொய்யல் (**Noyyil**) ஆற்றின் வடகரையில் அமைந்துள்ளது எனக் குறிப்பிடுகிறோம். மேலும் இந்நகரம் சென்னைக்கு 495 கி. மீட்டர் மேற்கிலும், உதக மண்டலத்திற்கு 95 கி.மீட்டர் தென் கிழக்கிலும் அமைந்துள்ளது என்று கூறுவதன் மூலம் இந் நகரின் இருப்பிடத்தை எளிதில் மனக்கண்ணில் கொண்டுவர முடிகிறது. ஒரு நகரின் இருப்பிடத்திற்கு அடுத்தாற்போல் குறிப்பிடுவது அந்நகரின் தலம் (**Site**) ஆகும்.

தலம் என்பது ஒரு நகரம் அமைந்துள்ள சரியான இடத்தைக் குறிக்கிறது. பொதுவாக, உலகில் இரண்டு நகரங்கள் ஒரே மாதிரி யான தலத்தைக்கொண்டு இருப்பது இல்லை. ஒவ்வொரு தலமும் அதற்கே உரிய சில தனிப் பண்புகளைப் பெற்றிருக்கும். ஒரு சில நில அமைப்புகள் (**Physical Features**) நகரங்கள் தோன்றக் காரணமாக இருக்கின்றன. எனவே, நிலத்தோற்றங்களின் அடிப்படையில் நகரங் களை வகைப் படுத்த முடியும். நகரம் வளர்ச்சி அடையும்போது அந் நகரின் மொத்தப் பரப்பு (**Area**) அதிகரிக்கக் கூடும். அவ்வாறு நகரத்தின் பரப்பு அதிகரிக்கின்றபோது அதன் தலம் சில சூழ்நிலை களில் மாறுபடுவதும் உண்டு. அதேபோல் நகரின் பரப்பு அதிகரிப் பதற்குக் காரணம் அதைச் சுற்றிக் காணப்படும் சூழ்நிலையே ஆகும்.

குடியிருப்புகள் தோன்றுவதற்குச் சாதகமான தலங்கள் தேவைப் படுகிறதென்றாலும் அவற்றின் வளர்ச்சிக்குக் காரணமாய் இருப்பது அதன் சூழமைவே ஆகும். ஒரு நகரத்தின் சூழமைவு (**Situation**) கிராமத்தின் சூழமைவைக் காட்டிலும் மிக முக்கியமானது. ஏனென்றால், ஒரு நகரின் வளர்ச்சி என்பது அந் நகரைச் சுற்றியுள்ள செழிப்பு மற்றும் உற்பத்தித் திறனைப் பெருமளவில் பொறுத்துள்ளது. உதாரண மாக, வள ஆதாரங்கள் உள்ள பிரதேசங்களில் நகரங்கள் நன்கு வளர்ச்சி அடைகின்றன. அதே சமயம் வள ஆதாரம் அற்ற பகுதி களிலும், வறண்ட பகுதிகளிலும் பொதுவாக நகரங்கள் தோன்றுவதும், வளர்ச்சி அடைவதும் இல்லை. ஆகவே ஒரு நகரத்தைச் சுற்றியுள்ள சூழமைவு நகரின் மேம்பாட்டிற்கு மிகவும் இன்றியமையாததாகும். ஒரு நகரம் அந் நகரிலுள்ளோருக்கு மட்டும் சேவை செய்யாமல் அதனைச் சுற்றியுள்ள பகுதிகளுக்கும் சேவை செய்வதுதான் அந் நகரின் முக்கியக் கடமையெனக் கருதப்படுகிறது. இவ்வாறு சுற்றி யுள்ள பகுதிகளுக்குச் சேவை செய்வதன்மூலம் நகரம் வளர்ச்சி அடைகிறது. சூழமைவு என்பது அந் நகரைச் சுற்றிக் காணப்படும்

இயற்கை அமைப்பு, பொருளாதார முன்னேற்றம், கலாச்சார மேம்பாடு, அரசியல் அமைப்பு ஆகியவற்றைக் குறிக்கும். சாலைகள் கூடுகின்ற இடம் (Road Junction), போக்குவரத்து வகைமாற்ற இடம் (Break of Bulk Points) ஆகியவை நகரத்தின் வளர்ச்சிக்கு சாதகமான சூழமைவு ஆகும். நிலத்தோற்றங்கள் போக்குவரத்து வழிகளைக் கட்டுப்படுத்து கின்றன. எனவே, மலைகளும் பள்ளத்தாக்குகளும் சந்திக்கின்ற இடங்கள் நகரங்களின் தோற்றம் மற்றும் வளர்ச்சிக்குக் காரணமாக இருக்கின்றன. சில நகரங்கள் இரு வேறுபட்ட பொருள்களை உற் பத்தி செய்யும் பிரதேசங்கள் இணைகின்ற பகுதிகளில் தோன்று கின்றன.

பொதுவாக நாம் நகரங்களின் இருப்பிடத்தை ஆராய்ந்து பார்ப் போமேயானால் அவை அமைவதற்கு ஊக்கமளித்த காரணிகளை நாம் நன்கு அறிய முடியும். ஒரு நகரின் பணி அதன் இருப்பிடத்தைப் பொறுத்து அமைகிறது. ஒரு நகரின் பணியை அந்நகரின் இருப் பிடம் நிர்ணயிக்கிறது. இதன் விளைவாக குறிப்பிட்டப் பணிகளை செய்வதற்காகக் குறிப்பிட்ட தலங்களில் நகரங்கள் தோன்றுகின்றன. நகர வளர்ச்சியின் ஆரம்ப காலத்தில் அதன் தலத்திற்கும் அது மேற் கொண்ட பணிக்கும் நெருங்கிய தொடர்பு இருந்தது. ஆனால், நகரம் வளர்ச்சி பெற்றபின் தலம் ஓரளவுக்கு முக்கியத்துவத்தை இழந்துவிடக் கூடும். அதற்குப் பதிலாக நகரத்தின் சூழமைவு அந் நகரின் எதிர் கால வளர்ச்சிக்குக் காரணமாக இருக்கிறது.

நிலம், நீர் நிலைகளின் அமைப்பு, நிலத் தோற்றம், நீர்வசதி, தாவரம் போன்றவைகளைப் பொறுத்து நகரத்தின் தலம் சிறப்புப் பெறு கிறது. பொதுவாக, சமநிலங்கள் நகரங்கள் தோன்றி வளர்ச்சி அடை வதற்குச் சாதகமாக உள்ளன. நில அமைப்புக்கு ஏற்றவாறு நகரின் வளர்ச்சியும் வடிவமும் மாறுபடுகின்றன. சிலசமயம் நகரத்தின் வளர்ச்சி சில காரணங்களினால் சில திசைகளில் தடைப்படக்கூடும். இதற்கு எடுத்துக்காட்டாக, கோயம்புத்தூர் நகரத்தைக் கூறலாம். இது நொய்யல் நதியின் வடகரையில் அமைந்திருப்பதோடு இதன் தெற்கு மற்றும் தென்மேற்குப் பகுதியில் அதன் வளர்ச்சி, அங்கு அமைந்துள்ள ஏரி களினால் கட்டுப்படுத்தப் படுகிறது. அதுபோல் மிச்சிகன் (Michigan) ஏரிக்கரையில் அமைந்துள்ள சிக்காகோ (Chicago) நகரமும், ஈரி (Erie) ஏரிக்கரையில் அமைந்துள்ள கிளிவ்லாந்து (Cleveland) நகரமும் மேற்சொன்ன ஏரிகளுக்கு எதிர்த்திசையில் அரைவட்டமாக வளர்ச்சி

பெற்றுள்ளன. அதேபோல் ஒரு நகரத்தின் குறுக்கே ஆறு பாய்ந்து செல்கின்றபோது அந் நகரம் நதியின் இரு புறங்களிலும் வளர்ச்சி பெறுகிறது. இதற்கு உதாரணமாக மிஸிஸிப்பி (Mississippi) ஆற்றங் கரையில் அமைந்துள்ள செயின்ட் லூயி (St. Louis) நகரத்தைக் கூறலாம். தமிழ்நாட்டில் வைகையாற்றின் கரையில் அமைந்துள்ள மதுரை நகரம் இந் நதியின் இருகரைகளிலும் வளர்ச்சி அடைவதை நாம் காணமுடிகிறது.

நகர வளர்ச்சிக்கு நில அமைப்பு தடையாக இருப்பின், அத் தடைகளை ஓரளவுக்கு நீக்க முடிகிறது. உதாரணமாக ரியோடி ஜெனிரோ (Rio de Janeiro), நகர விளிம்பிலிருந்த ஒரு மலை, அந் நகரின் வளாச்சிக்குத் தடையாக இருந்தது. எனவே, மக்கள் அம் மலையை வெட்டி அப்புறப்படுத்தினர். நகரம் வளர்ச்சி அடையும் போது மக்கள்தொகை பெருகி அதன் விளைவாக கட்டடங்களும், வீடு களும் எண்ணிக்கையில் அதிகரிக்கின்றன. இக் காரணம்பற்றி, நகரத் தில் அமைந்த ஏரி, குளம், போன்ற பகுதிகள் நிரப்பப்பட்டு அவற்றில் வீடுகளும், கட்டடங்களும் கட்டப்படுவதும் இன்று நாம் சாதாரணமாகக் காணும் காட்சியாகும். உதாரணமாக, சில ஆண்டுகளுக்கு முன்பு வரை மதுரையில் காணப்பட்ட தல்லாகுளம், பீபிகுளம் போன்ற குளங்கள் நிரப்பப்பட்டு அவற்றில் பல்வேறு கட்டடங்கள் கட்டப் படுவதை இன்றும் நாம் கண்கூடாகக் காண்கிறோம். எனவே, நிலத் தின் தேவை அதிகமாகும்போது சில நிலத் தோற்றங்கள் மாற்றி அமைக்கப்படுகின்றன.

சில குறிப்பிட்ட நில அமைப்புகள் நகரங்கள் தோன்றுவதற்குக் காரணமாய் இருக்கின்றன என்றும், மேலும் இத் தலங்களின் அடிப் படையில் நகரங்களை வகைப்படுத்தலாம் என்றும் முன்பு கூறினோம். இக் கருத்தின் அடிப்படையில் நகரங்களைக் கீழ்க்காணுமாறு வகைப் படுத்தலாம். அவை முறையே,

(1) ஆற்றங்கரை நகரங்கள் (River Towns)
(2) துறைமுக நகரங்கள் (Port Towns)
(3) சந்தை நகரங்கள் (Market Towns)
(4) ஆறுகள் கூடும் துறையில் அமைந்த நகரங்கள் (Confluence Towns)
(5) கணவாயில் அமைந்த நகரங்கள் (Gap Towns)
(6) செயலாட்சி நகரங்கள் (Administrative Towns)

(7) தற்காப்பு நகரங்கள் (Defence Towns)
(8) தொழில் நகரங்கள் (Industrial Towns)
(9) இராணுவ நகரங்கள் (Military Towns)
(10) சுரங்கத்தொழில் நகரங்கள் (Mining Towns)
(11) பண்பாட்டு நகரங்கள் (Cultural Towns)
(12) சமயப்பணி நகரங்கள் (Religious Towns)
(13) வாசஸ்தல நகரங்கள் (Resort Towns)

ஆகியவை ஆகும்.

(1) ஆற்றங்கரை நகரங்கள்

பண்டைக் காலந்தொட்டே நகரங்கள் ஆற்றங்கரைகளில் அமைந்து காணப்பட்டன. இன்று உலகில் காணப்படும் பெரும்பான் மையான பெரு நகரங்கள் அனைத்தும் ஆற்றங்கரைகளிலேயே அமைந்துள்ளன என்பது குறிப்பிடத்தக்கது. பாரீஸ் (Paris), இலண்டன் (London), பெர்லின் (Berlin), மாஸ்கோ (Moscow), டெல்லி, கல்கத்தா போன்ற நகரங்கள் ஆற்றங்கரைகளில் அமைந்துள்ள நகரங்களுக்கு எடுத்துக்காட்டுகளாகும், பாரீஸ், ஸீன் (Seine) ஆற்றங்கரையிலும், பெர்லின், ஸ்பிரி (Spree) ஆற்றங்கரையிலும், மாஸ்கோ ஓகா (Oka) ஆற்றங்கரையிலும், இலண்டன் தேம்ஸ் (Thames), ஆற்றங்கரையிலும், டெல்லி யமுனை ஆற்றங்கரையிலும், கல்கத்தா ஹுக்ளி ஆற்றங்கரை யிலும், வாரணாசி கங்கை ஆற்றங்கரையிலும், மதுரை வைகை ஆற்றங் கரையிலும் அமைந்துள்ளன. இதேபோல் ஜெர்மனியிலுள்ள ஹேம்பர்க் (Hamburg) நகரம் எல்ப் (Elbe) ஆற்றங்கரையில் அமைந்துளள்து.

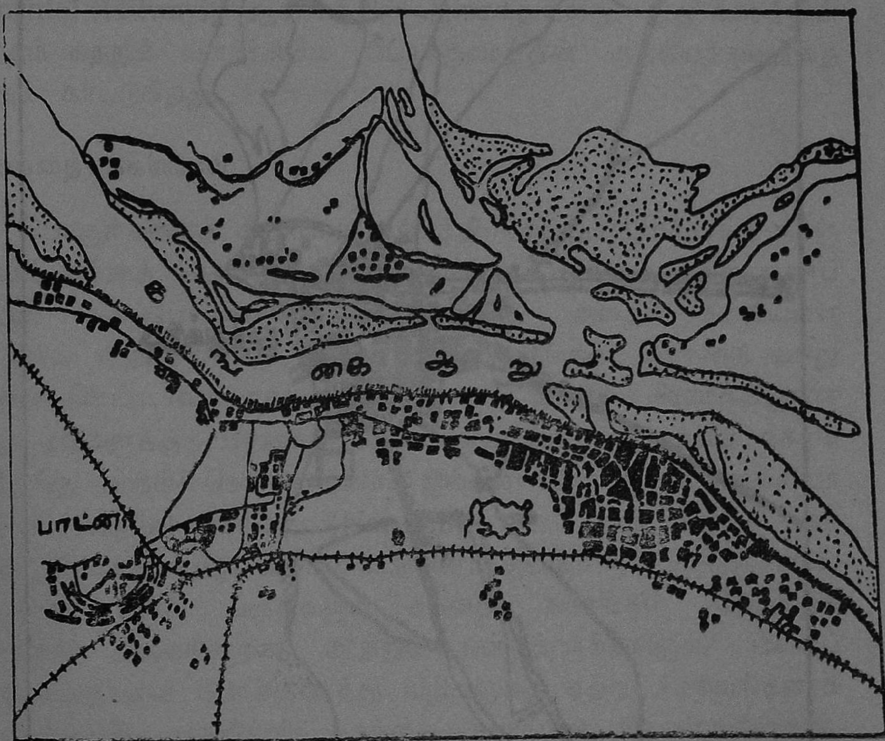
பாதுகாப்பை நாடி நகரங்கள் ஆற்றங்கரைகளின் ஒரு புறத்தில் அழுந்திய ஆற்றுவளைவில் (Incised Meander) அமைந்துள்ளன. பாட்னா (Patna), பெர்ன் (Bern) ஆகிய நகரங்கள் அவை அமைந் துள்ள ஆற்றங்கரைகளின் செங்குத்துச் சரிவினால் கூடுதலான பாது காப்பைப் பெறுகின்றன.

பொதுவாக நகரங்கள் ஆற்றங்கரைகளில் அமைவதற்குக் காரணம் அவை தண்ணீரை வழங்குவதோடு பாதுகாப்பு, மற்றும் நல்ல போக்கு வரத்து வசதிகள் ஆகியவற்றை அளிக்கின்றன. நல்ல போக்குவரத்து வசதிகள் ஒரு நகரத்திற்கு அமையுமானால் அந் நகரம் வாணிபத்தில் சிறந்து விளங்க ஏதுவாகிறது. எனவேதான் ஆற்றங்கரைகளிலும், ஆற்றின் முகத்துவாரத்திலும் அமைந்த நகரங்கள் படகுப் போக்கு வரத்து வசதிகள் பெற்று வாணிபத்தில் சிறந்து விளங்குகின்றன.

சில நகரங்கள் ஆற்றை எளிதில் கடக்கக்கூடிய இடத்தில் தோன்றி வளர்ச்சி பெறுகின்றன. இதற்கு எடுத்துக்காட்டாக செஸ்டர் **(Chester)** நகரைக் கூறலாம். இது டீ **(Dee)** ஆற்றுப் பள்ளத் தாக்கில் மிக எளிதாகக் கடக்கக்கூடிய இடத்தில் அமைந்துள்ளது. அதுபோல் இந்தியாவில் ஆந்திரப் பிரதேசத்திலுள்ள ராஜமந்திரி நகரம் கோதாவரி ஆற்றின் எளிதில் கடக்கக்கூடிய இடத்தில் அமைந் துள்ளது. இதற்குக் காரணம் ஆறுகள் இப் பகுதியில் குறுகலாக இருப்பதனால் எளிதில் பாலங்களும், சாலைகளும் அமைக்க முடிகிறது. எனவே, போக்குவரத்து மிகவும் நல்லமுறையில் அமைந்துவிடுவதால் இத் தலங்கள் நகரங்கள் தோன்றுவதற்கு வசதியாக உள்ளன.

அதேபோன்று அடிக்கடி வெள்ளம் ஏற்படும் ஆறுகளின் கரை களில் அமைந்துள்ள நகரங்கள் அனைத்தும் வெள்ளம் வராத பக்கத் தில் அமைந்துள்ள மேடான பகுதியில் காணப்படுகின்றன. இதற்குப் பாட்னா நகர் ஒரு சிறந்த எடுத்துக் காட்டாகும். பாட்னா நகரம்

பாட்னா ஆற்று வளைவில் அமைந்த நகரம்

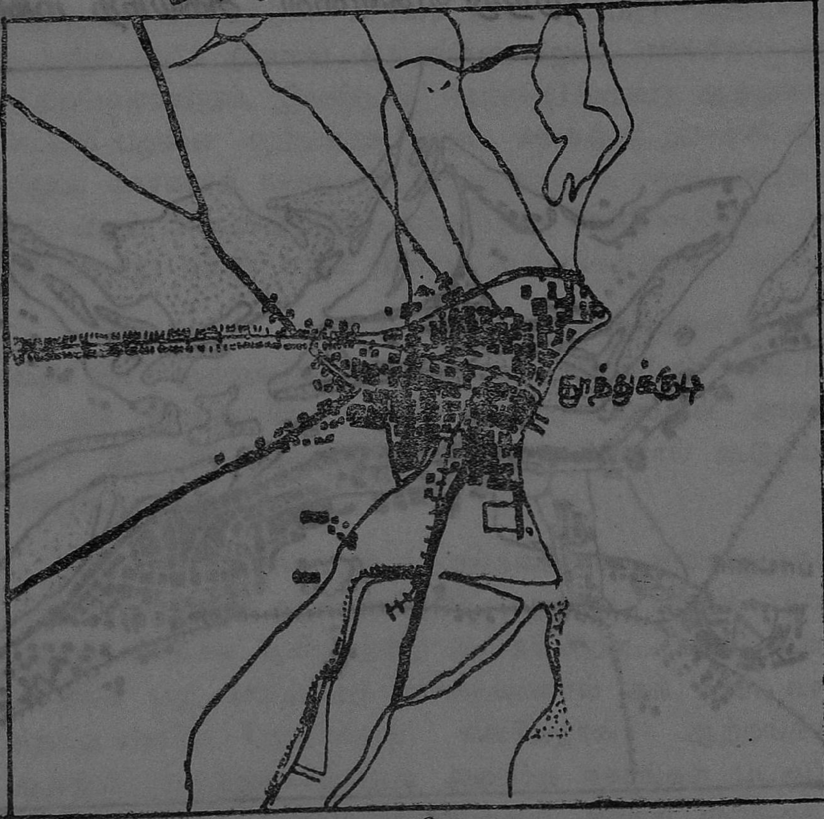


படம் 8

கங்கை நதியின் தென்கரையில் அமைந்துள்ளது. வடகரையில்அடிக்கடி வெள்ளம் வருவதால் அங்குக் குடியிருப்புகள் தோன்றவில்லை. மேலும் தென்கரை உயரமாகவும், செங்குத்தாகவும் இருப்பதால், இப் பகுதி வெள்ளத்தால் சேதமடைவதில்லை (படம் 8). தென்கரையில் நகரின் வளர்ச்சி அதிகமாகவும் வடகரையில் வளர்ச்சி குறைவாக இருப்பதும் இப் படத்தின் மூலம் தெளிவாக அறிய முடிகிறது.

(2) துறைமுக நகரங்கள்

கடற்கரையின் அமைப்பைப் பொறுத்துத் துறைமுகங்கள் தோன்றுகின்றன. அமிழ்ந்த கடற்கரையோரங்களில் **(Submerged Coasts)** இயற்கையான துறைமுகங்கள் தோன்றுகின்றன. இயற்கை யான துறைமுகங்களில் ஆழம் அதிகமாகக் காணப்படுவதால் பெரிய கப்பல்கள் வந்து போவதற்கு ஏற்றதாக உள்ளது. ஆகவே, இயற்கை

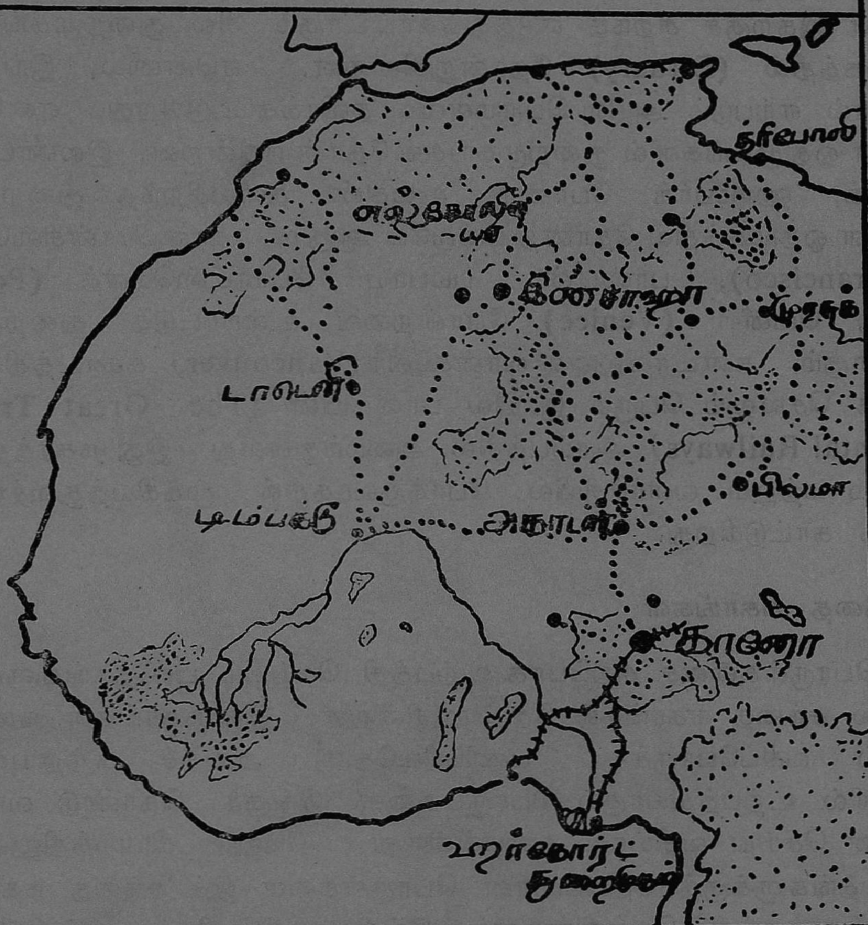


படம் 9

யான துறைமுகம் உள்நாட்டுப் போக்குவரத்து, பின்னிலத்தின் **(Hinter land)** தன்மை, கடற்கரையின் அமைப்பு ஆகியவற்றைப் பொறுத்துத் துறைமுக நகரங்கள் தோன்றுகின்றன. தூத்துக்குடி, (படம் 9) பம்பாய், பாஸ்டன்**(Boston)** சிட்னி **(Sydney)** போன்ற நகரங்கள் இயற்கைத் துறை முகங்களில் அமைந்த காரணத்தினால் இவை நன்கு வளர்ச்சி அடைந்தன. இதே போன்று சூயஸ் **(Suez)** கால்வாயின் இருபுறமும் காணப்படும் துறை முகங்கள் இதற்குச் சிறந்த எடுத்துக்காட்டாகும். சில துறைமுகங்கள் ஓத முகத்தில் **(Estuary)** தோன்றுகின்றன. ஏனெனில், இங்குப் புயலினால் ஏற்படும் அழிவு பெருமளவில் தவிர்க்கப்படுகிறது. எனவே, ஆழமான ஓத முகங்களில் துறைமுகங்கள் தோன்றுகின்றன. இலண்டன், நியூயார்க், ஹாம்பர்க் போன்ற உலகின் தலைசிறந்த துறைமுக நகரங்கள் ஓதமுகத்தில் தோன்றியவையே ஆகும். சான்பிரான்சிஸ்கோ **(San Francisco),** பாஸ்டன், பம்பாய், போர்ட்ஸ்மௌத் **(Ports Mouth)**, வெனீஸ் **(Venice)** போன்றவை உள்நாட்டுத் துறைமுக நகர்களாகும். கனடாவிலுள்ள வான்கூவர் **(Vancouver)** கண்டத்திற்கு குறுக்கே செல்லும் பெரும் இரயில் பாதையின் **(The Great Trans continental Railways)** ஆரம்பத்தில் அமைந்துள்ளது. இது நகரத்தின் தோற்றம் மற்றும் வளர்ச்சியில் போக்குவரத்தின் முக்கியத்துவத்தை எடுத்துக் காட்டுகிறது.

(3) சந்தை நகரங்கள்

பொருள்களைச் சிறப்பாக உற்பத்தி செய்யும் பிரதேசங்களுக்கு மத்தியில் சந்தை நகரங்கள் தோன்றுகின்றன. இந் நகரங்கள், நகர்ப் புறத்தில் வசிப்போருக்குப் பணிபுரிவதோடு அதைச் சுற்றியுள்ள பகுதிகளில் உற்பத்தியாகும் பொருட்களை இங்குக் கொண்டு வந்து விற்பனை செய்ய வதியாக அமைகின்றன. மேலும் கிராமத்திலுள்ள மக்கள் தங்களுக்குத் தேவையான பொருள்களை இச் சந்தை நகரங் களிலிருந்து வாங்கிச் செல்கின்றனர். இங்கிலாந்தில் கிழக்கு என்கிலியா விலுள்ள **(Anglia)** நார்விச் **(Norwich)** நகரம் ஒரு சந்தை நகர மாகும். போக்குவரத்து வழிகள் கூடுகின்ற இடங்களும், நெடுஞ்சாலை களை ஒட்டியுள்ள பகுதிகளும் சந்தை நகரங்கள் தோன்றக் காரணமாய் அமைகின்றன. ஆற்றுப் பள்ளத்தாக்குகளும், பிளவுப் பள்ளத்தாக்குகளும் போக்குவரத்து வழிகளுக்கு ஏற்ற சமநிலங்களாக இருப்பதால் இப் பகுதிகளில் சந்தை நகரங்கள் தோன்றுகின்றன. நைஜீரியாவிலுள்ள **(Nigeria)** வறண்ட சவானாப் பகுதியில் அமைந் துள்ள கானோ **(Kano)** நகரம் இப் பகுதியில் உற்பத்தியாகும்



படம் 10

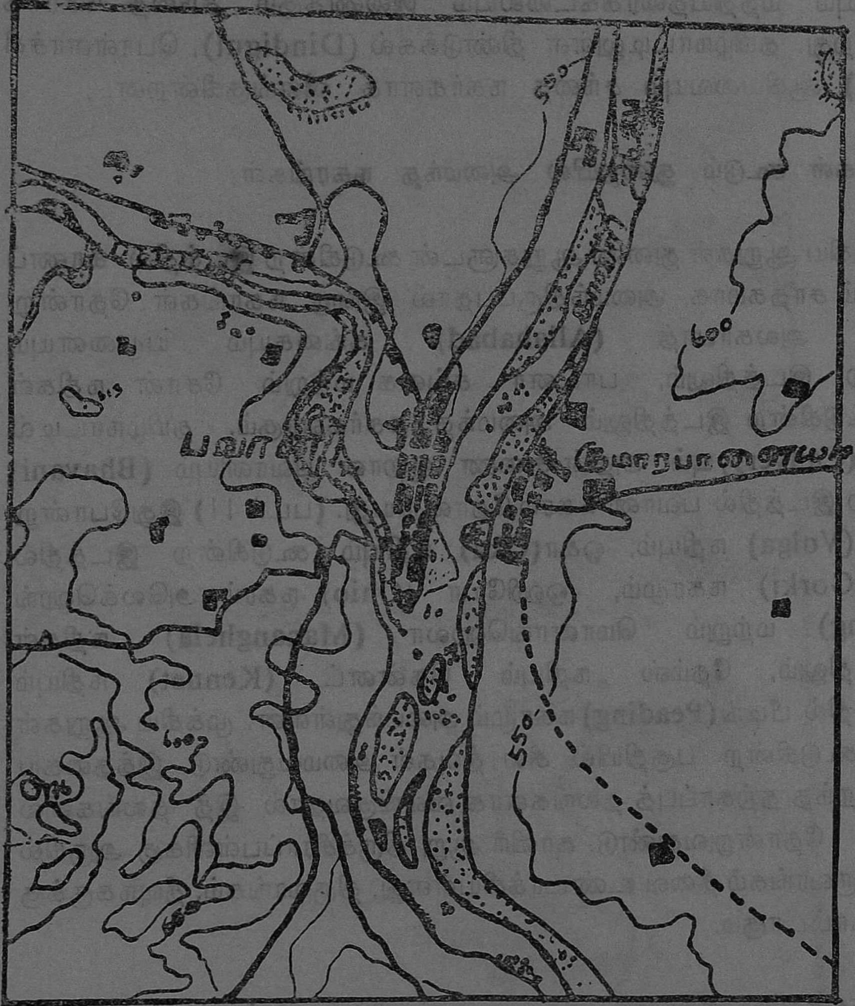
பொருள்களைப் பெற்று விற்பனை செய்யும் சந்தை நகராக வளர்ச்சி அடைந்தது. (படம் 10) இதேபோல் தென்துருக்கியிலுள்ள அப்போலோ **(Appolo)** நகரமும் ஓர் சிறந்த சந்தை நகரமாகும். இது ஆசியா மைனரையும் மத்தியதரைக்கடலையும் இணைக்கும் சந்தை நகராக விளங்குகிறது. தமிழ்நாட்டிலுள்ள திண்டுக்கல் **(Dindigul)**, பொள்ளாச்சி **(Pollachi)** ஆகியவையும் சந்தை நகர்களாக விளங்குகின்றன.

4) ஆறுகள் கூடும் துறையில் அமைந்த நகரங்கள்

முக்கிய ஆறுகள் துணை ஆறுகளுடன் கூடுகின்ற இடத்தில் காணப் படும் தலம் சாதகமாக அமைந்திருப்பதால் இங்கு நகரங்கள் தோன்று கின்றன. அலகாபாத் **(Allahabad)** கங்கையும் யமுனையும் கூடுகின்ற இடத்திலும், பாட்னா கங்கை மற்றும் சோன் நதிகள் **(Son)** கூடுகின்ற இடத்திலும் அமைந்த நகர்களாகும். தமிழ்நாட்டில் காவேரி **(Cauvery)**யும் அதன் துணை ஆறான பவானியும் **(Bhavani)** கூடுகின்ற இடத்தில் பவானி நகரம் தோன்றியது. (படம் 11) இதுபோன்று வால்கா **(Volga)** நதியும், ஓகா **(Oka)** நதியும் கூடுகின்ற இடத்தில் கோர்கி **(Gorki)** நகரமும், ஒஹியோ **(Ohio)** நகரம் அலெக்ஹெங் **(Allegheng)** மற்றும் மொனாங்ஹெலா **(Mananghela)** நதிகள் கூடுமிடத்திலும், தேம்ஸ் நதியும் கென்னட் **(Kennet)** நதியும் கூடுமிடத்தில் பீடிங் **(Peading)** நகரமும் அமைந்துள்ளன. முக்கிய ஆறுகள் பிரிந்து கூடுகின்ற பகுதியில் சில தீவுகள் அமைவதுண்டு. இத்தகைய தீவுகள் சிறந்த தற்காப்புத் தலங்களாக விளங்குவதால் இத் தலங்களில் நகரங்கள் தோன்றுவதுண்டு. காவிரி ஆறு திருச்சிராப்பள்ளிக்கு அருகில் பிரிந்து திருவரங்கம் தீவை உண்டாக்கியுள்ளது. திருவரங்கம், தீவுநகருக்கு எடுத்துக்காட்டாகும்.

பாதுகாப்பு எண்ணம் காரணமாகச் சில நகரங்கள் ஆறுகளின் வளைவுகளில் தோன்றி வளர்ச்சி அடைகின்றன. ஏனெனில், ஆறுகளின் இவ் வளைவான பகுதிகள் சாதாரண ஆறுகளைக் காட்டிலும் பாது காப்புள்ளதாகக் கருதப்படுவதே ஆகும். இதற்கு எடுத்துக்காட்டாக ஸ்விட்சர்லாந்தின் **(Switzerland)** தலைநகரான பெர்ன் **(Bern)** நகரம் ஆர் **(Aar)** ஆற்றின் அழுந்திய வளைவில் **(Incised meander)** அமைந்துள்ளது.

டெல்டாப் **(Delta)** பகுதியின் வழியே ஆறுகள் படகு மற்றும் சப்பல் போக்குவரத்திற்கு ஏற்றதாக இருக்குமானால் இங்கு நகரங்கள்



படம் 11

தோன்றுவது உண்டு. ஏனெனில் உள்நாட்டு ஆற்றுப் படுகைகளில் நீரோட்டங்களும் (currents) கடல் கொந்தளிப்புகளும் இல்லாமல் இருப்பதே காரணமாகும். மேலும் கடலிலிருந்து கப்பல்கள் சில கிலோ மீட்டர்கள் உள்ளே வந்து போகக் கூடும். இப்படிப்பட்ட சமயங்களில் நகரங்கள் டெல்டாவின் ஆரம்பப்பகுதியில் அமைவதுண்டு. எகிப்து (Egypt) நாட்டிலுள்ள நைல் (Nile) நதி டெல்டாவில் அமைந்துள்ள

அலெக்ஸான்டிரியா (Alexandria), மிசிசிபி டெல்டாவில் அமைந்துள்ள நியூ ஆர்லியன்ஸ் (New Orleans) நகரமும், இந்தியாவில் கங்கை நதி டெல்டாவில் அமைந்துள்ள கல்கத்தா நகரமும் இதற்குச் சிறந்த எடுத்துக்காட்டுகளாகும்.

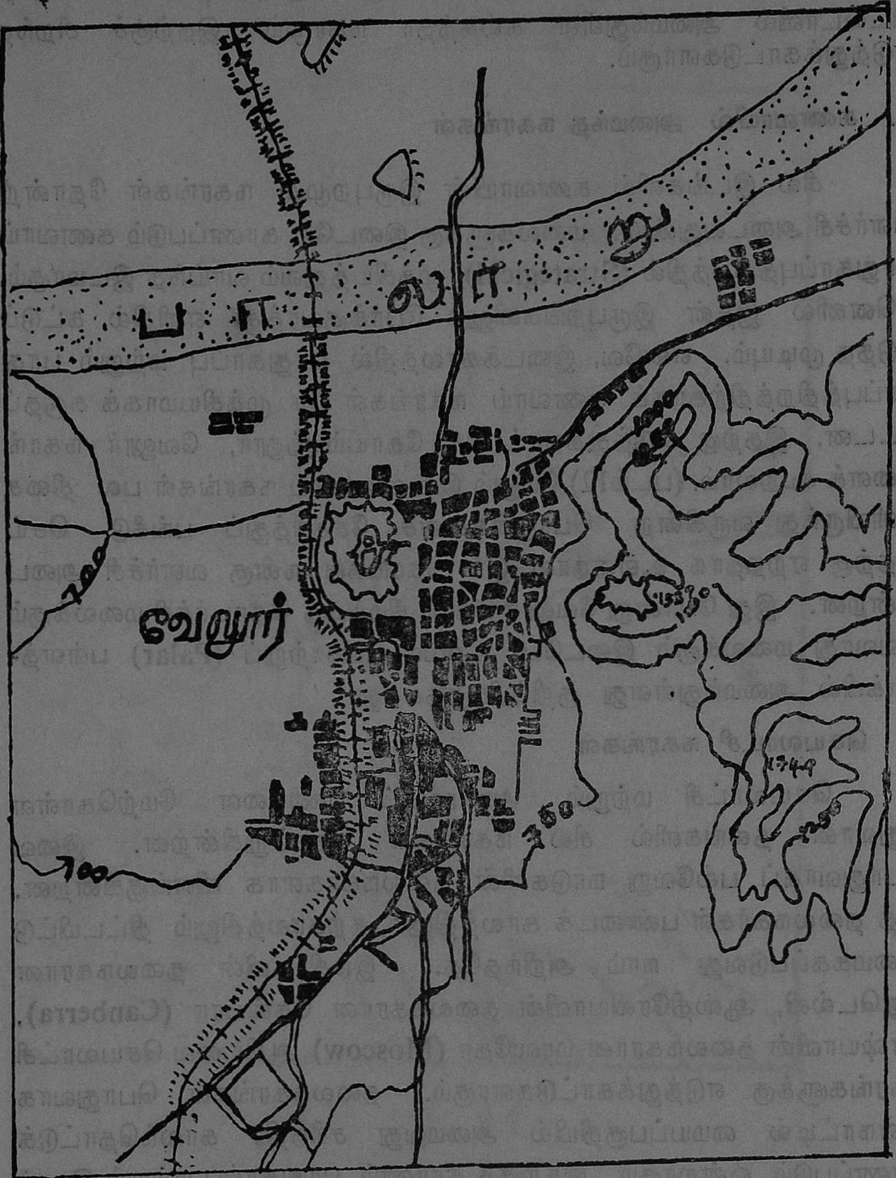
5. கணவாயில் அமைந்த நகரங்கள்

சில இடங்களில் கணவாயின் இருபுறமும் நகரங்கள் தோன்றி வளர்ச்சி அடைவதுண்டு. மலைகளுக்கு இடையே காணப்படும் கணவாய் பாதுகாப்புத்திறத்தில் (Strategical) முக்கியத்துவம் வாய்ந்த இடமாகும். ஏனெனில் இதன் இருபுறங்களிலும் போக்குவரத்து எளிதில் கட்டுப் படுத்த முடியும். எனவே, இடைக்காலத்தில் பாதுகாப்பு மற்றும் பாது காப்புத்திறத்திற்காகக் கணவாய் நகரங்கள் மிக முக்கியமாகக் கருதப் பட்டன. இதற்கு எடுத்துக்காட்டாக கோயம்புத்தூர், வேலூர் நகரங் களைக் கூறலாம். (படம்12) மேலும் இக் கணவாய் நகரங்கள் பல திசை களிலிருந்து வருகின்ற பொருள்களைச் சேகரித்துப் பங்கீடு செய் வதற்கு ஏற்றதாக உள்ளதால் இந் நகரங்கள் நன்கு வளர்ச்சி அடை கின்றன. இது போன்று வேலூர் நகரம் கிழக்குத் தொடர்ச்சி மலைக்கும் ஜவ்வாது மலைக்கும் இடையே உள்ள பாலாற்றுப் (Palar) பள்ளத்- தாக்கில் அமைந்துள்ளது குறிப்பிடத்தக்கது.

6. செயலாட்சி நகரங்கள்

செயலாட்சி மற்றும் அரசாங்கப் பணிகளை மேற்கொள்ள ஏதுவான தலங்களில் சில நகரங்கள் தோன்றுகின்றன. இவை பொதுவாகப் பல்வேறு நாடுகளின் தலைநகர்களாக விளங்குகின்றன. இத் தலைநகர்கள் பண்டைக் காலத்திலும், தற்காலத்திலும் திட்டமிட்டு அமைக்கப்படுவது நாம் அறிந்ததே. இந்தியாவின் தலைநகரான புதுடெல்லி, ஆஸ்திரேலியாவின் தலைநகரான கேன்பரா (Canberra), இரஷ்யாவின் தலைநகரான மாஸ்கோ (Moscow) ஆகியவை செயலாட்சி நகரங்களுக்கு எடுத்துக்காட்டுகளாகும். தலைநகரங்கள் பொதுவாக உள்நாட்டில் மையப்பகுதியில் அமைவது சரித்திர காலந்தொட்டுக் காணப்படும் ஒன்றாகும். இதற்குக் காரணம் பாதுகாப்பு மற்றும் இதரப் பகுதிகளோடு தொடர்பு கொள்ளவும், கட்டுப்படுத்தவும் எளிதாக இருப்பதேயாகும். இதற்கு எடுத்துக்காட்டாக இந்தியாவின் தலை நகரான டெல்லி, இரஷ்யாவின் தலைநகரான மாஸ்கோ, ஸ்பெயின் தலைநகரான மேட்ரிட் (Madrid) இத்தாலியின் தலைநகரான ரோம் (Rome) ஆகிய நகரங்களைக் கூறலாம். டெல்லி கங்கைச் சமவெளியின் மிக உயரமான இடத்தில் அமைந்திருக்கிறது. இதைச் சுற்றி

வேலூர் - கணவாய் நகரம்

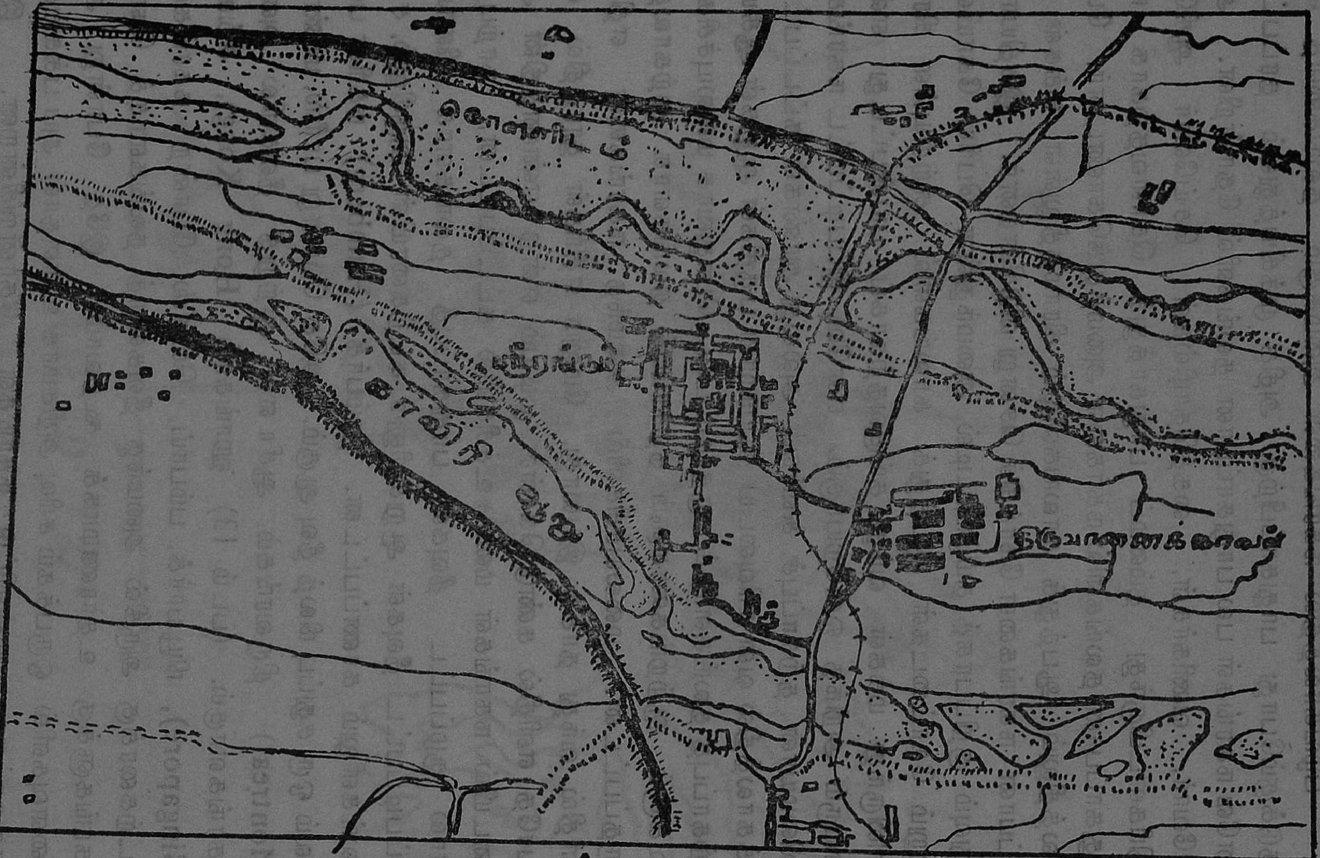


படம் 12

தொலை தூரத்துக்கு எளிதாகக் கண்காணிக்க முடியும் என்ற காரணத்தினால் இது மொகலாயப் பேரரசின் தலைநகராகத் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டது. அது இன்னும் தொடர்ந்து இந்தியாவின் தலைநகராக் உள்ளது.

7. தற்காப்பு நகரங்கள்

பழங்காலத்தில் நகரங்களை அமைக்கும் தலங்களைத் தேர்ந்தெடுக்கும்போது பாதுகாப்பிற்கு அதிக முக்கியத்துவம் தரப்பட்டது. எனவே நகரங்கள் பல பாதுகாப்பான தலங்களில் தோன்றின. ஆட்சி புரிவோர், வணிகர்கள், கைத்தொழில்கள் செய்வோர் ஆகியோர் எதிரிகளிடமிருந்து தம்மைப் பாதுகாத்துக் கொள்வதற்காக நல்ல பாதுகாப்பான தலங்களில் நகர்களை அமைத்துக்கொண்டனர். போர்க் காலத்திலும், ஆபத்துக் காலங்களிலும் கிராமத்திலுள்ள மக்கள் பாதுகாப்பான நகரங்களை நோக்கிச் சென்று விடுகின்றனர். இந்தியாவில், அதுவும் குறிப்பாகத் தமிழ்நாட்டில் அமைந்துள்ள பெரிய கோயில்கள் மற்றும் கோட்டைகள் ஆபத்துக் காலங்களில் சுற்றியுள்ள கிராமங்களிலிருந்து மக்கள் வந்து தங்குவதற்காகப் பயன்பட்டது என்பது யாவரும் அறிந்த ஒன்றேயாகும். எனவே, இப்படிப்பட்ட நகரங்களில் வலிமையான தற்காப்புச் சுவர்கள் அல்லது அரண்கள் கட்டப்பட்டன. அக்காலத்தில் வன் சரிவுடைய உயரமான பகுதிகள் ஆறுகள் ஆகியவை தற்காப்புத் தலங்களாகக் கருதப்பட்டன. பொதுவாக மலையுச்சிகளும், தீவுகளும், ஆற்றங்கரைகளும் தற்காப்புத் தலங்களாக முற்காலத்தில் கருதப்பட்டன. மலையுச்சிகளில் அமைந்த நகரங்களை எதிரிகள் எளிதில் வந்து தாக்க இயலாது. மேலும் எதிரிகள் தூரத்தில் வரும் போதே எளிதில் கண்டு கொள்ள முடியும் என்ற எண்ணத்தின் அடிப்படையில் நகாங்கள் மலை உச்சிகளில் கட்டப்பட்டன, நாற்புறமும் நீரால் சூழப்பட்ட தீவுகள் பாதுகாப்புத் தலங்களாக விளங்கின. இப்படிப்பட்ட தீவுகள் ஆறுகளிலும் கடற்கரையின் அருகிலும், சதுப்பு நிலங்களிலும் காணப்பட்டன. ஹம்பர்க் (Humberg) நகரின் பழைய தலம் ஒரு சதுப்பு நிலத் தீவு ஆகும். அதே போன்று பாரீஸ், மாண்ட்ரில் (Montreal) திருவரங்கம் ஆகியவை ஆற்றுத் தீவுகளில் அமைந்த நகரங்களாகும். (படம் 13) ஹாங்காங் (Hong Kong), சிங்கப்பூர் (Singapore), நியூயார்க், பம்பாய், வெனீஸ் போன்ற நகரங்களைக் கடற்கரைக்கு அருகில் அமைந்த தீவுகளைத் தலங்களாகக் கொண்ட நகரங்களுக்கு உதாரணமாகக் கூறலாம். இதே போன்று ஆற்று வளைவுகளில் ஒருபக்கம் சரிவு அதிகமாக உள்ளதால் அப் பக்கங்களில் பாதுகாப்பை முன்னிட்டு நகரங்கள் தோன்றுகின்றன. இதற்கு உதாரணமாக ஸ்ருஸ்பரி (Shrewsbury) நகரைக் கூறலாம். கடற்கரையோரங்களில் தோன்றி வளர்ச்சி பெற்ற நகரங்கள், அதுவும் துறைமுக நகரங்கள் கடுமையான காற்றிலிருந்தும், அலைகளிலிருந்தும் பாது



படம் 13

காத்துக்கொள்ளும் பொருட்டு விரிகுடாக்களிலும் (Bays), ஓத முகங் களிலும் (Estuary), உப்பங்கழிகளிலும், ரியா (Rio), மற்றும் ஃபியர்டு (Fiord) கடற்கரைகளிலும், நீர்ச்சந்திகளிலும் (Strait) அமைகின்றன. இப்படிப்பட்ட தலங்கள் பல்வேறு அநுகூலங்களைப் பெற்றவையாகும். முதலாவதாக இங்கு வீசும் காற்றுகளின் விசை குறைவாக உள்ளதால் கப்பல்கள் பாதிக்கப்படுவதில்லை. அலைகள் குறைவாக இருப்பதால் கப்பல்கள் இங்குத் தங்கிப் பொருள்களை இறக்கவும் ஏற்றவும் வசதி யாக இருக்கிறது. மேலும் கப்பல்களை இங்குச் சற்று எளிதாகப் பழுதுபார்க்க முடியும். இது தவிர, போர்க் காலங்களில் இப்படிப் பட்ட துறைமுகங்களைப் பாதுகாத்துக் கொள்வதும் எளிதாகும்.

8. தொழில் நகரங்கள்

தொழிற்சாலைகள் தங்களுக்குப் பெருமளவில் கச்சாப் பொருள் கள் (Raw Material) கிடைக்கும் இடத்தில் அமைகின்றன. ஏனெனில் போக்குவரத்துச் செலவு மிச்சமாவதால் இலாபம் அதிகமாகிறது. எனவே, நிலக்கரியைப் பெருமளவில் பயன்படுத்தும் தொழிற்சாலைகள், நிலக்கரிச் சுரங்கங்களுக்கு அருகிலும், இரும்புக்கனியைப் பயன்படுத்தும் தொழிற்சாலைகள் இரும்புக்கனி வெட்டி எடுக்கப்படும் இடங்களுக்கு அருகிலும் அமைகின்றன, இப்படிப்பட்ட இடங்களில் பெரிய தொழிற் சாலை தோன்றிவிட்டால் அதனைச் சார்ந்த துணைத் தொழிற்சாலை கள் இங்குத் தோன்றுகின்றன. எனவே, இங்கு நகரம் நன்கு வளர்ச்சி அடைகின்றது. அதே போல் விவசாயப் பொருள்களை கச்சாப் பொருள் களாகக் கொண்ட தொழிற்சாலைகள் இவை விளையும் பகுதிகளுக்கு அருகில் தோன்றுகின்றன. உதாரணமாக இந்தியாவில் சணல்தொழிற் சாலைகள் சணல் விளையும் பகுதியான பின்னிலத்தைக்கொண்ட கல்கத்தாவிலும்,பருத்தி விளைகின்ற பகுதியானகோயம்புத்தூரில் பருத்தி ஆலைகளும் காணப்படுகின்றன. தொழிற்சாலைகளை மையங்களாகக் கொண்ட நகர முன்னேற்றம் தற்காலத்தில் அதிகம் காணப்படுகின்றது.

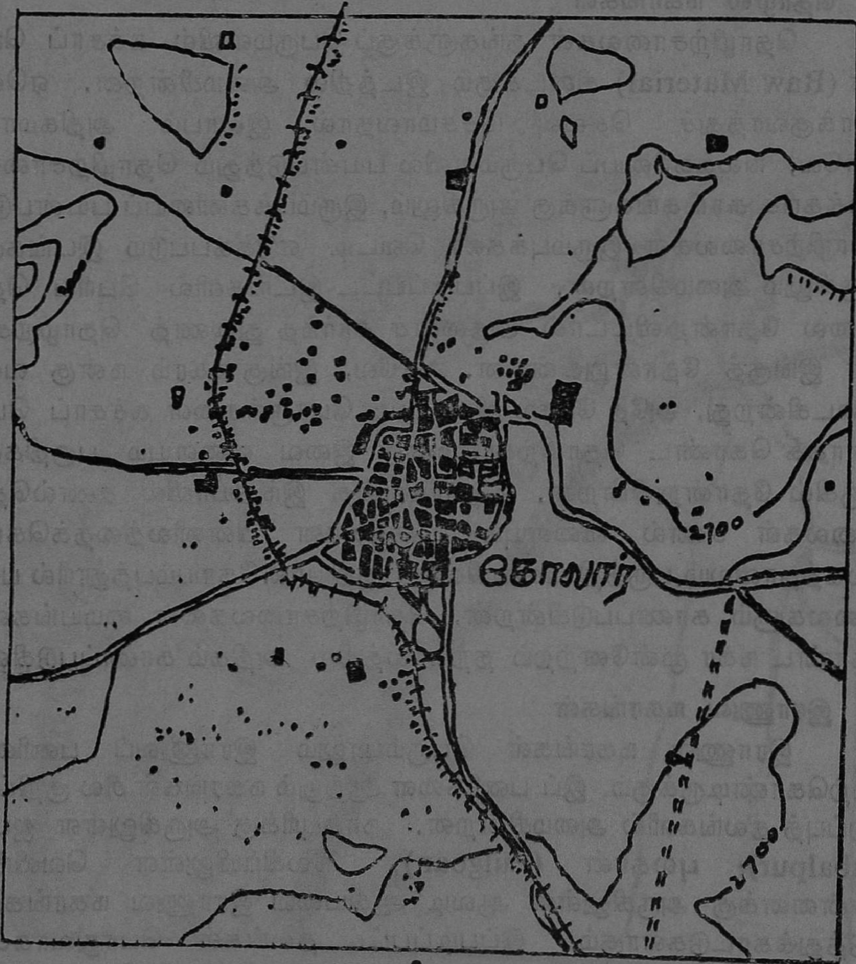
9. இராணுவ நகரங்கள்

இராணுவ நகரங்கள் பெரும்பாலும் இராணுவப் பணியையே மேற்கொண்டிருக்கும். இப் பணிகளை ஆற்றும் நகரங்கள் சில குறிப்பிட்ட சிறப்புத் தலங்களில் அமைகின்றன. நாகபுரிக்கு அருகிலுள்ள ஜபல்பூர் (Jabalpur), புல்கான் (Pulgoan), நீலகிரியிலுள்ள வெலிங்டன், சென்னைக்கு அருகிலுள்ள ஆவடி ஆகியவை இராணுவ நகரங்களுக்கு எடுத்துக்காட்டுகளாகும், இப்படிப்பட்ட தலங்கள் பொதுவாகச் சம நிலங்களாகவும், நல்ல போக்குவரத்து வசதிகளைக் கொண்டவையாக வும் உள்ளன. மேலும், இவை இராணுவப் பணிகளை மேற்கொள்வதற்கு ஏற்ற எல்லா வசதிகளையும் பெற்றுள்ளன.

10. சுரங்கத் தொழில் நகரங்கள்

கனிப்பொருள்கள் கண்டுபிடிக்கப்படுவதனாலும் அவற்றை வெட்டியெடுக்கும் தலங்களில் புதிய நகரங்கள் உருவாகின்றன. இதுபோன்ற சுரங்கத் தொழில் நகரங்கள் இந்தியா, அமெரிக்கா, தென்அமெரிக்கா, ஆஸ்திரேலியா, கலிபோர்னியா ஆகிய நாடுகளில் காணப்படுகின்றன. இதற்கு எடுத்துக்காட்டாக ஜோஹன்ஸ்பர்க் (Johannesburg) நகரைக் கூறலாம். இங்குப் பெருமளவில் தங்கம் கிடைப்பதால் இந் நகரம்

கோலார்- சுரங்க நகரம்



படம் 14

தோன்றி நன்கு வளர்ச்சி அடைந்துள்ளது. இதுபோல் வைரச்சுரங்கங்கள் உள்ள காகஸஸ் (Caucasus) பகுதியில் அமைந்துள்ள பாகூ (Baku) நகரமும், ஒக்ளஹோமா மாநிலத்தில் எண்ணெய்க் கிணறுகள் உள்ள தால் ஒக்ளஹோமா (Oklahama) நகரமும் தோன்றி வளர்ச்சி அடைந்தன. இதுபோல் நிலக்கரிப் படிவுகள் கிடைக்கின்ற பகுதி களிலும் சில நகரங்கள் வளர்ச்சி அடைகின்றன. இதற்கு உதாரணமாக பிரிட்டன், வடக்கு பிரான்சு (France), பெல்ஜியம் (Belgium), ரைன் (Rhine), பென்சில்வேனியா (Pennsylvania) ஆகிய பகுதிகளில் உள்ள நகரங்களைக் கூறலாம். அதுபோல் இந்தியாவில் பீகார் மாநிலத்தில் ஜாரியா நகரம் தோன்றி வளர்ச்சி பெற்றது. கர்நாடக மாநிலத்தில் கோலாரில் தங்கம் கிடைப்பதால் கோலார் நகரமும் தோன்றியது. (படம்14) தமிழ்நாட்டிலுள்ள நெய்வேலி நகரம் இங்குப் பழுப்பு நிலக்கரி வெட்டி எடுக்கப்படுவதால் தோன்றிய நகர் ஆகும் என்பதை நாம் நன்கு அறிவோம். எனவே, கனிப்பொருள்கள் பெரு மளவில் வெட்டியெடுக்கப்படும் பகுதிகளில் நகரங்கள் தோன்றி வளர்ச்சி யடைவதற்கான சூழல்கள் காணப்படுகின்றன.

11. பண்பாட்டு நகரங்கள்

முற்காலத்தில் உயர்கல்விக்கூடங்கள் அமைந்த இடங்கள் பின் வளர்ச்சி அடைந்து பெரும் நகரங்களாக மாற்றமடைகின்றன. இங்குப் பல்கலைக்கழகங்கள் அமைக்கப்படுவதால் பல்வேறு துறையில் பயிலு-கின்ற மாணவர்களும், பயிற்றுவிக்கின்ற ஆசிரியர்களும், இவர்களுக்குத் தேவையான பணிகளைச் செய்கின்றவர்களும் இங்குத் தங்குவதால் இவை நாளடைவில் நன்கு வளர்ந்து பெருநகரங்களாக வளர்ச்சி அடைகின்றன. இங்கிலாந்தில் உள்ள ஆக்ஸ்போர்டு கேம்பிரிட்ஜ் ஆகியவை பல்கலைக்கழகங்கள் அமைந்ததால் வளர்ச்சி அடைந்தன. சிதம்பரத்திலுள்ள அண்ணாமலைப் பல்கலைக்கழகத்தின் விளைவாக அண்ணாமலைநகர் வளர்ச்சி பெற்றது. இதே போல் உத்திரப் பிரதேசத் திலுள்ள வாரணாசி நகரம் ஒரு பழம் பெரும் சமய நகராக இருந்த போதிலும் இங்கு வாரணாசி பல்கலைக்கழகம் அமைக்கப்பட்டதால் இதன் வளர்ச்சி பன்மடங்கு பெருகியது. இப்பல்கலைக்கழகத்தில் உள்ள மாணவர்கள், ஆசிரியர்கள் மற்றும் இவர்களைச் சார்ந்தவர்கள் ஏறக்குறைய 30,000 பேர் இங்கு வசிக்கின்றனர். இதே போன்று சமயத் தலைவர்கள் வாழும் இடங்களில் நகரங்கள் அமைக்கப் படுவதுண்டு.

12. சமயப் பணி நகரங்கள்

சமய முக்கியத்துவம் வாய்ந்த தலங்களுக்குப் பயணிகள் பெருமளவில் வந்து போவதால் இத் தலங்கள் அமைந்த நகரங்கள் நன்கு வளர்ச்சி அடைகின்றன. சில புனிதத்தன்மை வாய்ந்தனவாக கருதப்படும் இடங்களும், சில புனிதமான நிகழ்ச்சிகள் ஏற்பட்ட இடங்களும் மக்கள் மத்தியில் பெரும் மதிப்பைப் பெற்றுள்ளதால் அங்கு மக்கள் அதிகமாகச் சென்று வருகின்றனர். இதேபோல் மதத்தலைவர்கள் தோன்றிய தலங்களும் சமயப்பற்று கொண்டோர் உள்ளங்களில் சிறப்பிடம் வகிக்கின்றன. உதாரணமாக ஜெருசலம் (Jerusalem), மெக்கா (Mecca) ஆகிய இடங்கள் முறையே ஏசுநாதர், நபிகள் நாயகம் ஆகியோரின் பிறந்த இடங்கள் ஆகையால் மக்கள் பல்லாயிரக் கணக்கில் இங்கு வந்துபோவதால் இவற்றின் வளர்ச்சி தூண்டப் படுகிறது. இங்கு வரும் பயணிகளுக்குத் தேவையான வசதிகளைச் செய்வதற்காக இந் நகரங்கள் பல்வேறு பணிகளை மேற்கொண்டு வளர்ச்சி அடைகின்றன. இந்தியாவிலுள்ள பெரும்பாலான இந்துக்கள் காசிக்கும் மற்றும் இராமேஸ்வரத்திற்கும் பயணம் சென்று வருவதை மிகவும் புனிதமாகக் கருதுவதால் இங்கு மக்கள் ஆண்டு முழுவதும் வந்து போகின்றனர். எனவே, இந் நகரங்கள் வளர்ச்சி அடைகின்றன.

13. வாசஸ்தல நகரங்கள்

அழகிய இயற்கைக் காட்சிகள், விளையாட்டுத் தலங்கள் மற்றும் ஓய்வு எடுத்துக் கொள்ள வசதிகள் உள்ள பகுதிகளில் வாசஸ்தல நகரங்கள் தோன்றுகின்றன. இவ்வகையான வாசஸ்தல நகரங்கள் (Resort Towns) பெரும்பாலும் ஐரோப்பியர் காலத்தில் தோன்றியவை யாகும். இவர்கள் அயனமண்டலப் பிரதேசத்தின் வெம்மையைத் தாங்கிக் கொள்ள இயலாததால் குளிர்ச்சியான மலைப்பகுதிகள் உள்ள இடங்களுக்குச் சென்று தங்கிவர ஆரம்பித்தனர். எனவே, இவர் களின் வசதிகளுக்கு ஏற்ப இந் நகரங்கள் வளர்ச்சி அடைந்தன. பிற்காலத்தில் இத்தகைய கோடை வாசஸ்தலங்களுக்கு சென்று வருவது செல்வந்தர்களினால் பெரும் கௌரவமாகக் கருதப்பட்டது. ஐரோப்பியர் காலத்தில் இந்தியாவில் உதகமண்டலம், சிம்லா, கொடைக் கானல் ஆகியவை கோடை வாசஸ்தலங்களாகத் தோன்றி வளர்ச்சி அடைந்தன. இதேபோல் வியட்நாமில் (Vietnam) தலத் (Dalat), மலேசியாவில் கேம்ரூன் (Cameron) ஆகிய வாசஸ்தல நகரங்கள் வளர்ச்சி அடைந்தன.

தாதுப்பொருட்கள் நிறைந்த கொதிநீர் ஊற்றுகள் (Minral Geysers) உடல் ஆரோக்கியத்துக்கு ஏற்றதானல் மக்கள் அங்கு நீராட விரும்பிச் செல்கின்றனர். இவ்வாறு மக்கள் பெருமளவில் வந்து போவதால் இப் பகுதிகளில் நகரங்கள் தோன்றுகின்றன. இதற்கு எடுத்துக்காட்டாக இங்கிலாந்தில் உள்ள பாத் (Bath), பிரான்சில் உள்ள எய்க்லெஸ் பேயின்ஸ் (Aix-les-Bains), ஜெர்மனியிலுள்ள பாடன் பாடன் (Baden-Baden) ஆகிய கொதிநீர் ஊற்று வாசஸ்தல நகரங்களைக் கூறலாம்.

மனமகிழ்ச்சிக்காகவும், உடல் ஆரோக்கியத்திற்காகவும் மக்கள் கடலில் நீராடுகின்றனர். இதனால் கடற்கரையோரங்களில் சில வாசஸ்தல நகரங்கள் தோன்றி வளர்ச்சி அடைகின்றன. தெற்கு இங்கிலாந்திலுள்ள பிரைட்டன் (Brighton)போர்ன்மௌத்(Bourenmouth) ஆகிய நகரங்கள் கடல் நீராடும் பழமைவாய்ந்த வாசஸ்தல நகரங்களாகும். ஆனால், தற்காலத்தில் மனமகிழ்ச்சிக்காகப் பெரும் பான்மையான மக்கள் கடற்கரைப் பகுதிகளுக்கு செல்வதால் கடற்கரையோரங்களில் பல புதிய வாசஸ்தல நகரங்கள் தோன்றியுள்ளன. பொதுவாக, மிதமான வெப்ப நிலையும், அழகிய கடற்கரையையும் கொண்ட பகுதிகளில் இவ்வகைக் கடற்கரை வாசஸ்தல நகரங்கள் வளர்ச்சி பெற்றுள்ளன. பிரான்சின் தெற்கிலுள்ள நைஸ் (Nice), கேன்ஸ் (Cannes), பிலடெல்பியாவிலுள்ள (Philadelphia) அட்லாண்டிக் சிட்டி (Atlantic City), ஃபிளாரிடா (Florida) மாநிலத்திலுள்ள மியாமி (Miami) ஆகியவை உலகப் புகழ்பெற்ற கடற்கரை வாசஸ்தல நகரங்களுக்கு எடுத்துக்காட்டுகளாகும். மேலும், இதுபோன்ற கடற்கரை வாசஸ்தல நகரங்களுக்கு மனமகிழ்ச்சிக்காகப் பெருமளவில் சுற்றுலாப் பயணிகள் (Tourists) வந்து போவதால் இத்தகைய நகரங்கள் பெரிதும் வளர்ச்சி அடைகின்றன.

பிரான்சு, சுவிட்சர்லாந்து, இத்தாலி, ஆஸ்டிரியா போன்ற நாடுகளில் குளிர்காலத்தில் விளையாடுவதற்காக ஏற்ற நில அமைப்பும் காலநிலையும் காணப்படுவதால் இங்கு நகரங்கள் தோன்றி வளர்ச்சி அடைந்தன.

மேற்சொன்ன விளக்கங்களிலிருந்து நிலத்தோற்றங்கள் மற்றும் பல்வேறு காரணிகள் எவ்வாறு பல்வகையான தலங்களில் நகரங்கள் தோன்றக் காரணமாக இருக்கின்றன என்பதைக் கண்டோம். மேலும்

தலங்களின் சில குறைபாடுகள் சூழமைவின் மேம்பாட்டால் நிவர்த்தி செய்யப்பட்டு நகரங்கள் தோன்றவும் வளர்ச்சி அடையவும் காரணமாக அமைகின்றன.

பல்வேறு வகையான தலங்கள் நகரங்கள் தோன்றுவதற்கு ஏற்றதாக இருந்த போதிலும், நகரங்களின் வளர்ச்சிக்கு அவற்றின் சூழமைவு முக்கியக் காரணமாக விளங்குகிறது. ஒரு நகரின் முக்கியப் பணி அதனைச் சுற்றியுள்ள கிராமப்புறங்களுக்குச் சேவை செய்வதே ஆகும். இச் சேவை செய்யும் பணியின் வளர்ச்சி இச் சுற்றுப்புறத்தின் தன்மையைப் பொறுத்தே அமையும், எனவே, செழிப்பான சூழமைவில் அமைந்துள்ள நகரங்கள் வேகமாக வளர்ச்சி அடைகின்றன. மேலும் ஒரு நகரின் சூழமைவு என்று கூறும் போது அந் நகரத்திற்கும் அதன் சுற்றுப்புறத்திற்கும் உள்ள தொடர்பின் செறிவையே குறிப்பிடுவதாகும். பொதுவாக நகரங்களின் சூழமைவு மூன்று வகையானது. அவை முறையே நீளவாட்டச் **(Linear)** சூழமைவு, எல்லைச் சூழமைவு மற்றும் மையச் சூழமைவு ஆகும்.

நீளவாட்டச் சூழமைவு பெரும்பாலும் போக்குவரத்து வழிகளின் விளைவாக அமைகிறது. போக்குவரத்து வழிகளில் வாணிபம் நடை பெறுவதால் இவ் வழிகளில் நகரங்கள் தோன்றி வளர்ச்சி அடைகின்றன. எல்லைச்சூழமைவு என்பது இருவேறு பட்ட நிலங்கள் கூடுகின்ற பகுதியில் நகரங்கள் தோன்றுகின்றன. இவ்வாறு இருவேறு பட்ட நிலங்களின் எல்லைகளில் தோன்றுகின்ற நகரங்களை எல்லைச் சூழமைவு நகரங்கள் என்று கூறுகிறோம். இவை பெரும்பாலும் இரு வேறுபட்ட நிலங்களில் உற்பத்தியாகும் பொருள்களைப் பெற்றுப் பங்கீடு செய்வதால் இந் நகரங்கள் வளர்ச்சி அடைகின்றன, ஒரு பிரதேசத்தின் மையப்பகுதியில் போக்குவரத்து வழிகள் கூடுவதனால், எல்லாத்திசைகளிலும் செல்வது என்பது எளிதாக இருக்கிறது. எனவே, இதுபோன்ற சூழல்களில் தோன்றுகின்ற நகரங்களை மையச்சூழமைவு நகரங்கள் எனக் கூறுகிறோம்.

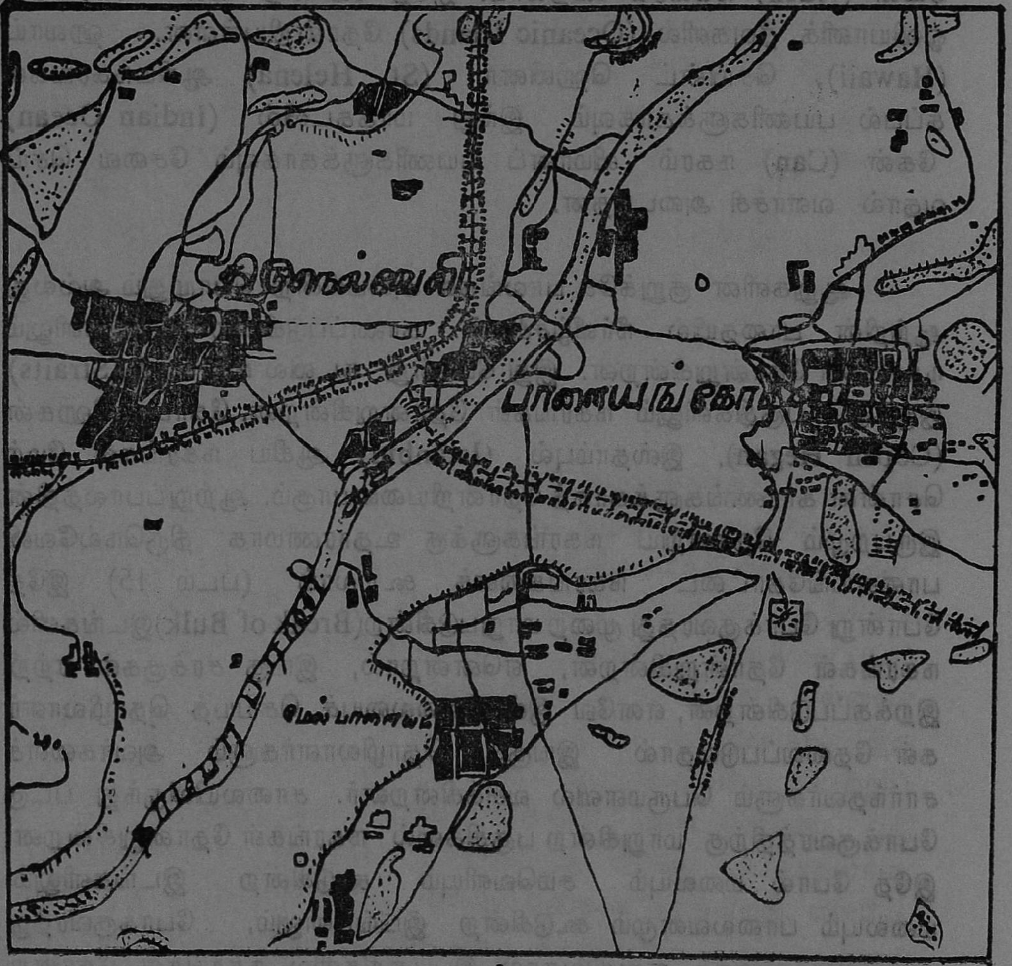
பழங்காலத்தில் நகரங்கள் பெரும்பாலும் போக்குவரத்து வழிகளில் அமைந்தவையாகும். ஏனெனில் இவ் வழிகளில் பயணம் மேற்கொள்வோருக்குத் தேவையான வசதிகள் சில இடங்களில் கிடைக்கப் பெறுவதால் அவ்விடங்கள் நன்கு வளர்ச்சி அடைகின்றன. இவ்வாறு பயணிகளுக்குச் சேவை செய்வதற்காகப் போக்குவரத்து வழிகளில் தோன்றிய நகரங்கள் பல கிழக்கு ஆசியா, மற்றும் மத்திய

ஆசியாவில் காணப்படுகின்றன. இதே போன்று நீண்ட கடல் பயணங்கள் மேற்கொள்கின்ற வழிகளில் அமைந்த துறைமுகங்கள் இப் பயணிகளுக்குத் தேவையான உணவு மற்றும் குடிநீர் போன்ற வற்றை வழங்குவதற்காக அமைந்துள்ளன. இவை இப் பணிகளை மேற் கொள்வதன் மூலம் வளர்ச்சி அடைகின்றன. இதற்கு எடுத்துக்காட்டாக ஏடன் (Aden) நகரைக் கூறலாம். இதே போன்ற பல நகரங்கள் ஓஷியானிக் தீவுகளில் (Oceanic Islands) தோன்றியுள்ளன. ஹவாய் (Hawaii), செயின்ட் ஹெலினா (St. Helena) ஆகியநகரங்கள் கப்பல் பயணிகளுக்காகவும் இந்து மாக்கடலில் (Indian Ocean) கேன் (Can) நகரம் விமானப் பயணிகளுக்காகவும் சேவை செய் வதால் வளர்ச்சி அடைந்தன.

ஆறுகளின் குறுக்கே பாலங்கள் அமைகின்ற பொழுதும் அல்லது ஆற்றின் பாதையில் நீர்வீழ்ச்சிகள் காணப்படுகின்ற இடங்களிலும் நகரங்கள் தோன்றுகின்றன. இது போன்று கடலில் நீர்ச்சந்தி (Straits) இருக்கும் பகுதிகளிலும் நகரங்கள் தோன்றுகின்றன. கோபன் ஹேகன் (Copen Hegan), இஸ்தாம்புல் (Istanbul) ஆகிய நகரங்கள் மேற் சொன்ன காரணங்களுக்காகத் தோன்றியவையாகும். ஆற்றுப்பாலத்தின் இருபுறமும் தோன்றிய நகரங்களுக்கு உதாரணமாக திருநெல்வேலி பாளையங்கோட்டை நகரங்களைக் கூறலாம் (படம் 15) இதே போன்று போக்குவரத்து முறை மாறுபடுகின்ற(Break of Bulk)இடங்களில் நகரங்கள் தோன்றுகின்றன, ஏனென்றால், இங்கு சரக்குகள் ஏற்றி இறக்கப்படுகின்றன, எனவே இவ் வேலையைச் செய்யத் தொழிலாளர் கள் தேவைப்படுவதால் இங்குத் தொழிலாளர்களும் அவர்களைச் சார்ந்தவர்களும் பெருமளவில் வசிக்கின்றனர். சாலையிலிருந்து படகு போக்குவரத்திற்கு மாறுகின்ற பகுதிகளல் நகரங்கள் தோன்றுகின்றன. இதே போல் மலையும் சமவெளியும் கூடுகின்ற இடங்களிலும், மலையும் பாலைவனமும் கூடுகின்ற இடங்களிலும், போக்குவரத்து வகையில் மாற்றம் ஏற்படுவதால் இப்பகுதிகளில் நகரங்கள் தோன்று கின்றன.(உ-ம் மேட்டுப்பாளையம்) இரண்டு அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட நெடுஞ்சாலைகள் (Highways) கூடுகின்ற இடங்களிலும், ஆறுகள் கூடுகின்ற இடங்களிலும் நகரங்கள் தோன்றி வளர்ச்சி அடைகின்றன.

பெரும் நிலப்பரப்புகளில் இரு மாறுபட்ட நிலத்தோற்றங்கள் இணைகின்ற பகுதிகளில் நகரங்கள் தோன்றுகின்றன, ஏனெனில், இந்தப் பிரதேசங்களில் உற்பத்தியாகும் பொருள்களைச் சேகரித்து

திருநெல்வேலி - பாளையங்கோட்டை இரட்டை நகரங்கள்



படம் 15

அவற்றைத் தேவையான் பகுதிகளுக்கு அனுப்பும் பணியை இந் நகரங்கள் மேற்கொள்கின்றன. மலையும் சமவெளியும் கூடுகின்ற இடத்தில் மேற்சொன்ன காரணத்தினால் நகரங்கள் தோன்றுகின்றன, இதற்கு எடுத்துக்காட்டாகத் தமிழ்நாட்டில் மேற்கு மலைத்தொடர்ச்சி யின் அடிவாரத்தில் காணப்படும் கோயம்புத்தூர், பொள்ளாச்சி,

தென்காசி ஆகிய நகரங்களைக் கூறலாம். இதே போன்ற எல்லைச் சூழமைவு நகரங்கள் இரஷ்யாவிலுள்ள சைபீரியாப் (Siberia) பகுதியிலும் அப்பலேச்சியன் (Appalachian) மலை அடிவாரத்தின் நெடுகிலும் காணப்படுகின்றன.

சில பிரதேசங்களில் சந்தையின் விளைவாகவும் போக்குவரத்து வழிகள் கூடுகின்றதனாலும் மையப் பகுதிகளில் நகரங்கள் தோன்றி வளர்ச்சி அடைகின்றன. மேலும் பெரும் விவசாயப் பரப்புகளில் நகரங்கள் தோன்றுகின்றன. இவை இங்கு உற்பத்தியாகும் உணவுப் பொருள்களைச் சேகரித்து மற்ற இடங்களுக்கு அனுப்பும் பணியை மேற்கொள்வதன் விளைவாக வளர்ச்சி அடைகின்றன.

மேற்கூறியவற்றிலிருந்து தலங்கள் எவ்வாறு பல்வேறு வகையான நகரங்கள் தோன்றக் காரணமாக இருக்கின்றன என்பதையும், சூழமைவுகள் எவ்வாறு நகரங்களின் வளர்ச்சிக்குக் காரணமாக இருக்கின்றன என்பதையும் தெளிவாக அறிய முடிகிறது.

6. நகர மக்களின் தொழில் தன்மைகள்

நகரங்கள் சில சமூகப் பொருளாதாரச் செயல்களைச் செய் வதற்காகவே உள்ளன. இச் செயல்களைச் செய்வதற்கு அதிகமான மக்கள் தேவைப்படுகின்றனர். இவ்வகைப் பொருளாதாரச் செயல்கள் இக் குடியிருப்பில் நடைபெறுவதால்தான், இக் குடியிருப்பு நகரம் என அழைக்கப்படுகிறது. ஒரு நகரின் வளர்ச்சி அதனைச் சுற்றியுள்ள பகுதியின் பொருளாதார மேம்பாட்டினைப் பொறுத்திருக்கிறது, உதாரணமாக ஒரு செழிப்பான பிரதேசத்தில் ஒரு நகரம் அமையு மாயின் அது வேகமாக வளர்ச்சி அடையும். ஏனென்றால் அங்கு வாழும் மக்களின் வாங்கும் திறன் **(Buying capacity)** அதிகம். எனவே, இந் நகரம் இவர்களின் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்ய வேண்டுமானால் அது பெரும்பாலான பணிகளையும் மேற்கொள்ள வேண்டும், பெரும்பாலான பணிகளின் செறிவு ஓர் நகரத்தில் அமையு மானால் நகரம் வேகமாக வளர்ச்சி அடையும்,

ஒரு நகரைச் சுற்றியுள்ள கிராம மக்களின் தேவைகளுக்கு ஏற்ப இந் நகரம் பல்வேறு பணிகளைக் கொண்டு சேவை செய்கிறது. இப் பணிகளை ஆற்றுவதற்கு நகரத்தில் மக்கள் குழுமி இருப்பது அவசியமாகிறது. நகரங்கள் சில்லறை வியாபாரம், மொத்த வியாபாரம், உற்பத்தித் தொழில்கள், கல்வி, செயலாட்சி, மருத்துவம், பொழுது போக்கு, போக்குவரத்து, செய்தித் தொடர்பு போன்ற பல்வேறு

பணிகளை மேற்கொள்கிறது. ஆனாலும் எல்லாப் பணிகளும் ஒரே அளவில் நடைபெறாது. சில பணிகளுக்கு மட்டுமே அந் நகரம் முக்கியத்துவம் வாய்ந்ததாகக்கருதப்படும். மேலும் ஒரு நகரின் முக்கியப் பணியை அங்குள்ள மக்களின் தொழில்மூலம் நன்கு அறிந்துகொள்ளலாம். ஒரு நகரிலுள்ள தொழில் செய்யும் மக்களில் பெரும்பகுதியினர் ஆக்கத் தொழிலில் ஈடுபட்டு இருப்பார்களேயானால் அந் நகரை ஆக்கத் தொழில் நகரம் என்று அழைப்பர். இப்பணியே இந்நகரின் முக்கியப் பணியாகக் கருதப் படுகிறது. சில நகரங்களில் ஒன்றுக்கு மேற்பட்ட முக்கியப் பணிகள் காணப்படுவதும் உண்டு. எனவே, நகரங்களின் முக்கியப் பணிகளின் அடிப்படையில் செயலாட்சி நகரம், கல்விப்பணி நகரம், பாதுகாப்பு நகரம் என பலவகையாக வகைப்படுத்தப்படுகிறது.

தொழில் புரட்சிக்கு முன்பு காணப்பட்ட தொழில் முன்னிலை நகரங்களில் (**Pre-Industrial Cities**) தொழிற்சாலைகள் அதிகமாக வளர்ச்சி பெற்றிருக்கவில்லை. இந் நகரங்களில் கைத்தொழில்கள் (**Handicrafts**) மட்டுமே வளர்ச்சி அடைந்திருந்தன. ஏனென்றால் இங்கு, போக்குவரத்து வசதி அந்த அளவுக்கு வளர்ச்சி அடைய வில்லை. எனவே, இந் நகரங்களில் தொழிலின் கட்டமைப்பு (**Occupational Structure**) அண்மைக்காலத்து நகரங்கள்போல் சிக்கலானதாக இல்லாமல் சாதாரணமாக இருந்தது. மேலும் அக் காலத்தில் தொழிலாளர்களும் குறைவாகவே இருந்தனர்.

அண்மைக்காலத்தில் நகரங்களில் பெரும் தொழிற்சாலைகள் காணப்படுவதால், இங்குத் தொழிலின் கட்டமைப்பு (**Occupational Structure**) பல அடுக்குகள் கொண்டதாக இருக்கிறது. மேலும் நகரங்களில் பல கனரக (**heavy**), மற்றும் மென்ரகத் (**light**) தொழிற் சாலைகள் இருப்பதால் அவற்றுக்கிடையே தொழில்கள் மிகவும் சிக்கலான முறையில் பங்கீடு செய்யப்படுகின்றன. ஒரே தொழிற் சாலையில் பொருள்களை உற்பத்தி செய்யும்போது தொழிலாளர் களுக்கிடையே தொழில்பங்கீடு செய்யப்படுகிறது. இத் தொழிற்சாலை களுக்குத் தேவையான கச்சாப் பொருள்களைப் பெறுவதற்காகவும், உற்பத்தி செய்த பொருள்களைப் பங்கீடு செய்வதற்காகவும் இந் நகரங்கள் சுற்றுப்புறப் பகுதிகளோடு மிகவும் நெருக்கமாகத் தொடர்பு கொண்டிருக்கின்றன. இங்குப் பெரும் தொழில்கள் அதிகமான எண்ணிக்கையில் இருப்பதால் இங்கு வேலைவாய்ப்புகளும் அதிகமாகவே

காணப்படுகின்றன. எனவே, கிராமப்புறங்களிலிருந்து பெருவாரியான மக்கள் இந் நகரங்களில் குடியேறுகின்றனர்.

நகர மக்கள் பல்வேறு தொழில்களில் ஈடுபட்டிருந்த போதிலும் இந்நகரங்களில் பழைய கைத்தொழில்கள் அழியாமல் இருக்கின்றன. தொழிலாளர்களில் ஒரு பகுதியினர் நவீன தொழில்களிலும், இன்னொரு பகுதியினர் நகருக்கு வெளியே உள்ள வாடிக்கையாளர்களுக்கு உற்பத்திப் பொருள்களைப் பங்கீடு செய்வதிலும், மற்றுமுள்ளோர் அந்த நகரத்து மக்களுக்கே சேவை செய்வதிலும் ஈடுபட்டுள்ளனர். அதே சமயம் நகர மக்களில் ஒரு பகுதியினர் எவ்வித வேலையும் இல்லாமல் மற்றவர்களைச் சார்ந்து வசித்து வருகின்றனர்.

பழங்காலத்திலும் தற்காலத்திலும் பொருள்களையும் பணிகளை யும் பரிமாறிக் கொள்ளும் செயல்கள்தாம் நகரங்களின் அடிப்படையாக அமைகின்றன. வாணிபப் பணியை மேற்கொண்ட நகரங்கள் சிறப்பான நல்ல போக்குவரத்து வழிகளில் அமைகின்றன. இப் பணியில் ஈடுபட்டுள்ள நகரங்களில் இதன் துணைப்பணிகளும் அமைகின்றன. போக்குவரத்து சிறப்பாக இருக்க வேண்டுமானால் பழுதுபார்க்கும் பணிகள் வளரவேண்டும். மேலும் சரக்குகளை ஏற்றுவதற்கும் இறக்கு வதற்கும் வகை செய்ய வேண்டும். பொருள்களைப் பிரித்து வைப்பதிலும் அவற்றைப் பாதுகாக்கும் தொழிலிலும் ஒரு பகுதி மக்கள் ஈடு பட்டுள்ளனர். இவற்றையொட்டி முதலீடு மற்றும் பொருள் காப்புறுதி **(Insurance)** நிறுவனங்களும் இங்குக் காணப்படுகின்றன.

இயந்திரமயமாக்கப்பட்டதால் உற்பத்தி சிறப்பாக நடை பெறுகின்றது. எனவே, உற்பத்தி செய்யப்பட்ட பொருள்களுக்கு வியாபாரத்தை பெருக்கவேண்டியுள்ளது. மேலும், சிறப்பான பொருள் களைத் தயாரிக்க கச்சாப் பொருள்களையும் உற்பத்தி செய்யப்பட்ட பொருள்களையும் பெரும் அளவில் வெகுதூரத்திற்குக் கொண்டுபோக வேண்டியுள்ளது. எனவே, போக்குவரத்து மற்றும் வாணிகத்தோடு தொடர்புகொண்ட நிறுவனங்கள் முக்கியமான மையங்களில் வெகு வேகமாக வளர்ந்தன. இதனால் உற்பத்திப் பொருள்களை வெகுதூரத் திலுள்ள பரந்த சந்தைக்கு அனுப்ப முடிந்தது. சிறப்புப் பொருள்கள் உற்பத்தி, வாணிக மேம்பாடு மற்றும் நகர வளர்ச்சி ஆகியவை ஒன்றோடு ஒன்று தொர்புகொண்டவை. எனவே, நகரில் இத்தொழிலில் ஈடுபடும் நிறுவனங்களிலுள்ள தொழிலாளர்களின் அளவு மற்றும் அவற்றின் மொத்தத் தல விற்பனை **(Local Sales)** ஆகியவற்றைக் கணக்கிடு

வோரின் எண்ணிக்கை அதிகமாயிற்று. இந்தப் போக்கு எல்லாப் பெரிய நகரங்களிலும் குறிப்பாகப் பெரும் துறைமுக நகரங்களில் சிறப்பாகக் காணப்பட்டது.

பழைய நகரங்களில் வாணிபம் உற்பத்தியைக் காட்டிலும் மிக முக்கியமானதாக இருந்தது. ஆனால், தொழிற்புரட்சிக்குப்பின் பெருமளவு உற்பத்திப்பெருக்கம் காணப்பட்டதால், அதிகமான உற்பத்தி ஆலைகள் தோன்றவும் பெருமளவு மக்கள் இத் தொழிலில் ஈடுபடவும் நேர்ந்தது. எனவே, ஆக்கத்தொழில் மிகப் பெரிய தொழிலாகவும் நகர வளர்ச்சிக்கு முக்கியக் காரணமாகவும் அமைந்தது. அது மட்டுமல்லாமல் இது நகர மக்களில் பெரும்பாலோரின் வாழ்க்கைத் தொழிலாகவும் அமைந்தது.

சிறப்பு நகரங்கள் தோன்றுவதற்கு நல்ல சாலை, இரயில் மற்றும் கடல் போக்குவரத்து வசதிவேண்டும். அப்படிப்பட்ட பொருளாதார இடஅமைவுகளில் அமைந்த நகரங்கள் நன்கு வளர்ச்சி அடைந்ததோடு அதே போன்ற பல்வேறு தொழிற்சாலைகளையும் தன் பக்கம் கவர்ந்தன.

தொழிற்சாலைகளும், வாணிபமும் ஒரு நகரில் நன்கு வளர்ச்சி அடைந்தால் அதனொடு தொடர்புகொண்ட பல்வேறு நிறுவனங்கள் அங்குத் தோன்ற ஆரம்பிக்கின்றன. உதாரணமாகப் பல்வேறு வங்கிகளும், பண முதலீடு செய்யும் நிறுவனங்கள் ஆகியவையும் இங்குத் தோன்றுகின்றன.

மக்கள் பலர் பணம் கொடுக்கும் தொழிலில் ஈடுபடுவதோடு இவர் தொழில்களைச் சார்ந்த வழக்கறிஞர்கள், வியாபார ஆலோசகர்கள், விளம்பரப் பிரதிநிதிகள் **(Advertising Agents)**, கணக்கர்கள் **(Accountants)** ஆகியோரின் சேவை இங்குத் தேவையாக உள்ளது. காப்புநிதி நிறுவனங்கள், தேசிய மற்றும் பன்னாட்டு நிறுவனங்களும் அவற்றின் தலைமை அலுவலகங்கள் ஆகியவையும் இங்கே தோன்றுகின்றன.

நகர எல்லைக்கு உள்ளே இருப்போருக்குத் தேவையான சமூகப் பணிகளைச் செய்யப் பலர் இங்கே காணப்படுகின்றனர். மருத்துவர்கள், ஆசிரியர்கள் போன்றவர்களும் இத் தொழில்களில் ஈடுபடுகின்றனர்.

கடைசியாக இந் நகரங்களில் மின்சாரப் பங்கீடு நிலையங்களில் வேலை செய்வோர், நகரப் போக்குவரத்துத் துறையில் வேலை செய்வோர், தீ அணைப்புப் படையில் உள்ளோர், பொது சுகாதாரப் பணியில் உள்ளோர், காவல் படையினர் ஆகியோரும் ஒரு தனிப்பட்ட செயல்களில் ஈடுபடும் தொழிலாளர்கள் ஆவர்.

இவ்வாறு நகரத்தில் பல்வேறு தொழில்கள் புரிவோர் காணப்படுகின்றனர். இவர்களின் எண்ணிக்கை அந்த நகரின் தன்மையையும், பணியையும் அளவையும் பொறுத்து அமைகிறது.

ஒரு நகரின் அடிப்படைப் பொருளாதார மூலக்கூறு இரு வகைப்படும. முதல் வகையில் தொழிலாளர்கள் ஆக்கத் தொழிலில் ஈடுபட்டுப் பொருள்களை உற்பத்தி செய்து அதைச் சுற்றியுள்ள குடியிருப்புகளுக்குப் பங்கீடு செய்வதில் ஈடுபட்டுள்ளனர். பொருள் உற்பத்தி மட்டுமல்லாமல் சேவைப் பணிகள் மூலம் அதைச் சுற்றியுள்ள வாடிக்கையாளர்களுக்கு சேவைசெய்வதும் முதல்வகைத் தொழிலைச் சார்ந்ததாகும். அடிப்படையற்ற தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ளோர் அந் நகரிலுள்ள மக்களின் தேவைகளான போக்குவரத்து, சில்லறை வியாபாரம் ஆகியவற்றை மேற்கொண்டுள்ளனர். இந்த அடிப்படையற்ற தொழில்கள் தேவையற்றன என எண்ண வேண்டியதில்லை. அடிப் படையற்ற தொழில்கள் என இத் தொழில்களை அழைப்பதற்குக் காரணம், இவை அடிப்படைத் தொழில்களின் அளவாக இச் சமூகத்திற்கு கொண்டுவரப்படும் நிதியின் அளவாகவே இவை நடைபெறுகின்றன.

நகரப் பொருளாதாரம் பற்றிய ஆய்வுகள் பலரின் கவனத்தைக் கவர்ந்தது. இவர்களுடைய ஆர்வம் ஒரு நகரக் குடியிருப்பில் உள்ளோர் எவ்வாறு ஆதரிக்கப்படுகின்றனர் என்பதை விளக்குவது ஆகும். மேலும் அடிப்படைத் தொழில் செய்வோர் எங்ஙனம் அடிப்படையற்ற தொழில் செய்வோரை ஆதரிக்கின்றனர் என்பதைத் தெளிவுபடுத்துவதே இவர் களின் நோக்கம் ஆகும். பல்வேறு வகை மற்றும் அளவுள்ள நகரங் களிலுள்ள அடிப்படைத் தொழில்களில் ஈடுபட்டுள்ளோருக்கும் இடையே உள்ள விகிதத்தை நிர்ணயிக்க முடியுமானால் ஒரு நகரத்தின் மொத்த மக்கள்தொகை பற்றி நன்கு அறிந்துகொள்ள முடியும் என்று இக் கோட்பாடு எடுத்துக்காட்டுகிறது.

மேற்சொன்னவற்றிலிருந்து செயல் முறைகள் சார்ந்த ஆய்வுகள் தோன்றுகின்றன. அதாவது ஒரு நகரத்தின் எதிர்காலத்தின் இடத்தேவை அந் நகரின் பொருளாதார அடிப்படையோடு தொடர்பு கொண்டுள்ளது. எனவே அடிப்படைமற்றும் அடிப்படை அற்ற தொழில்களில் ஈடுபட்டுள் ளோரின்விகிதத்தை அறிந்துகொண்டால் இத்துறையின் எதிர்காலவளர்ச்சி பற்றியும் எடுத்துக்கூற முடியும். அதே போல் எதிர்காலத்தில் மக்கள் வளர்ச்சியையும் கணக்கிட முடியும். அதன் அளவாகப் பல்வேறு

திட்டங்கள் வகுக்க இயலும். உதாரணமாக ஒரு நகரில் 20,000 பேர் அடிப்படையற்ற தொழிலிலும் 10,000 பேர் அடிப்படைத் தொழிலிலும் ஈடுபட்டுள்ளனர் எனக் கொள்வோம். இப்பொழுது 2000 பேர் வேலை செய்யக்கூடிய ஒரு புதிய அடிப்படை நிறுவனம் இங்கு ஆரம்பிக்கப் படுமானால் அதற்கேற்றாற் போல் அடிப்படையற்ற தொழிலில் 4,000 பேர் அதிகமாவர். எனவே, மொத்தத் தொழிலாளர் எண்ணிக்கையில் 6,000 உயரும். இந்த 6,000 பேர் என்பது வேலை செய்யாமல் இவர்களைச் சார்ந்துள்ளவர்களைத் தவிர்த்ததாகும். நகர மக்களின் அடிப்படை மற்றும் அடிப்படையற்ற தொழில்களின் அடிப்படையில் பிரித்து ஆராய்வதற்குக் கொள்கையளவிலும் நடைமுறையிலும் சில சிக்கல்கள் காணப்படுகின்றன.

நடைமுறையில் அடிப்படைத் தொழில்கள் மற்றும் அடிப்படை யற்ற தொழில்களுக்கு இடையே உள்ள விகிதத்தைக் கணக்கிடுவது மிகவும் கடினமான ஒன்றாகும். எனவே பல்வேறு முறைகள் அடிப் படையில் இவ்விகிதம் கணக்கிடப்படுகிறது. இதில் அல்மேன்-டேஸி **(E. Ullman and M. Dacey)** முறை ஒன்றாகும்.

அல்மேன் - டேஸி முறைப்படி அமெரிக்காவிலுள்ள நகரங்கள் அனைத்தும் பல மக்கள் அளவு **(population size)** குழுக்களாகப் பிரிக்கப்பட்டன. பின்பு பதினான்கு வகைத் தொழில்களில் ஈடுபட் டுள்ளோரின் விகிதம் கணக்கிடப்பட்டது. இவ் வகைபாடு மக்கள் கணக்கெடுப்பு தொகை **(Census)** முறையில் மேற்கொள்ளப்பட்டது. எந்த ஒரு நகரில் ஒரு குறிப்பிட்ட பணியில் மிகக் குறைந்த அளவு மக்கள் ஈடுபட்டிருக்கிறார்களோ அந்த விகிதம் அந்த மக்கள் அளவுக் குழு **(population size)** நகரங்களில் காணப்பட வேண்டிய விகிதம் ஆகும். அதுபோல் பல்வேறு அளவு நகரங்களில் பல்வேறு தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ளோருடைய மிகக் குறைந்த விகிதம் கணக்கிடப்பட்டது. இந்தக் குறைந்த விகிதம் அடிப்படையற்ற தொழிலில் ஈடுபட்டோரின் மக்கள் தொகையுடன் சமமாக்கப்பட்டது, ஒவ்வொரு நகரிலும் ஒரு தொழிலில் காணப்படும் மிகக் குறைந்த தொழிலாளர்களின் அளவே அடிப்படைத் தொழிலில் ஈடுபட்டோரின் மக்கள் தொகை எண்ணிக் கையாகக் கருதப்பட்டது.

இம் முறைக்குப் பதிலாகப் பல்வேறு முறைகள் பின்பற்றப் பட்டன. உதாரணமாக, ஒரு நகரில் உள்ள பல்வேறு தொழில்

ஒரு வகையாகும். பின்பு நகரத் தொழிலாளர்கள் அடிப்படை மற்றும் அடிப்படையற்ற தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ளோர் அளவாக இரண்டாக வகைப்படுத்தப்பட்டது. அதே போன்று அவர்களின் தல விற்பனையின் அளவும் பிரிக்கப்பட்டுக் கணக்கிடப்பட்டது. மற்றொரு முறையில் தொழிலாளர்களுக்குப் பதிலாக அந்த நகரின் நிதியின் அளவாகக் கணக்கிடப்பட்டது. அதாவது நேர்முக விசாரணை மூலம் ஒரு நகரின் மொத்த வருமானம் கணக்கிடப்பட்டது. அதன் பின்பு அடிப்படை மற்றும் அடிப்படை அற்ற தொழில்கள் அளவாக இந் நிதி பிரிக்கப் பட்டது. பின் விகிதங்கள் கணக்கிடப்பட்டன.

அடிப்படை மற்றும் அடிப்படையற்ற கோட்பாட்டின் கொள்கை அளவான தடைக்கூறுகள் :-

அடிப்படை மற்றும் அடிப்படையற்ற கோட்பாட்டினைப் பல்வேறு முறைகளின் மூலம் கணக்கிட்டபோதும் அதைப் பயன்படுத்துவதில் சில சிக்கல்கள் உள்ளன. முதலாவதாக, பெரும் மக்கள் தொகை உள்ள நகரங்களில் பொதுவாக அடிப்படையற்ற தொழிலில் ஈடுபட் டுள்ளோரின் விகிதம் 'அதிகமாக உள்ளது. ஏனென்றால் இங்குக் காணப்படும் பன்முகப்படுத்தப்பட்ட (Diversified) பொருளாதாரத்தின் விளைவாக அதிகமான நிறுவனங்களும், மக்களும் இதில் ஈடுபட் டுள்ளனர். எனவே இவ்விகிதம் அதிகமாக உள்ளது. கீழ்க்காணும் அட்டவணை இதைத் தெளிவாக விளக்கும்.

அட்டவணை—6

அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் சில தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட நகரங் களில் காணப்படும் அடிப்படை மற்றும் அடிப்படையற்ற தொழில்களில் ஈடுபட்டுள்ளோரின் விகிதம்.

நகரம்	மொத்த மக்கள் தொகை	அடிப்படை : அடிப்படையற்ற தொழிலில் உள்ளோர் விகிதம்
நியூயார்க்	12,500,000	100 : 215
டெட்ராய்ட்	2,900,000	100 : 117
சின்சினாட்டி	907,000	100 : 170
பிரோக்டன்	119,000	100 : 82
அல்புக்யூர்க்யு	116,000	100 : 103
மேடிஷன்	110,000	100 : 82
ஆஸ்கோஷ்	42,000	100 : 62

ஆதாரம் - அலாக்ஸாண்டர் பொருளாதாரப் புவியியல் *30, 1954.*

மேற்படி அட்டவணையிலிருந்து நாம் அறிவது என்ன? நகரங்களின் மக்கள் தொகை அதிகரிக்க அதிகரிக்க அடிப்படையற்ற தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ளோரின் விகிதமும் அதிகரிக்கிறது. எனவே, நகரங்களின் மக்கள் தொகைக்கும் அடிப்படையற்ற தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ளோரின் அளவுக்கும் தொடர்பு உள்ளது என்பது குறிப்பிடத் தக்கது ஆகும். எனவே, எல்லா நகரங்களிலும் அடிப்படை மற்றும் அடிப்படையற்ற தொழில்களில் ஈடுபட்டுள்ளோர் விகிதம் ஒரே மாதிரியாக நிலையாக இருப்பதில்லை என்றும் நாம் அறிகிறோம். ஆனால், இக் கோட்பாட்டின் கொள்கை அளவான கருத்துப்படி இவ்விகிதம் நிலையானது என்ற கருத்து வாதத்திற்குரியதாகிறது.

இக் கோட்பாட்டின் இரண்டாவது சிக்கல் என்னவென்றால் அடிப்படை மற்றும் அடிப்படையற்ற தொழிலாளர்கள் என்று வகைப் படுத்துவதில் உள்ள சிரமமே ஆகும். ஏனெனில், பெரும்பாலனோர் மேற்சொன்ன இருவகைச் செயல்களிலும் ஈடுபட்டுள்ளனர். எனவே இவர்களைச் சரியாக வகைப்படுத்துவது கடினம்.

மேலும், இச் சிக்கல்கள் காரணம்பற்றி இவ் வகைபாட்டின் அடிப்படையில் எதிர்கால வளர்ச்சியை எடுத்துரைப்பது கடினமாக உள்ளது. மேலும், நகர வளர்ச்சிக் காலங்களில் இவ் விகிதம் நிலையாக இல்லாமல் மாறுபடுகிறது.

7. நகர்களின் வகைப்பாடு

புவியில் காணப்படும் நகர்கள் பல்வேறு அளவு, மற்றும் தன்மைகளைக் கொண்டு விளங்குகின்றன, நகரங்கள் சில சிறப்பான பணிகளில் ஈடுபடுவதுடன், எளிதில் சென்று அடையவேண்டிய போக்கு வரத்து வசதி மற்றும் மக்கள்தொகைச் செறிவும் கொண்டுள்ளன. இதனுடன் நெடுந்தொலைவுப் போக்குவரத்து இணைப்பையும் சேர்த்துக் கொண்டால் மேற்கூறியவை அனைத்தும் நகரின் முக்கியப் பணி களாகின்றன.

மைய இடத்துப் பணிகள் அல்லது பொதுவான பணிகளைக் கொண்டு தன்னைச் சுற்றியுள்ள பிரதேசங்களுக்குச் சேவை செய்வது, போக்குவரத்துப் பணிகளை மேற்கொண்டு முக்கியப் போக்குவரத்து வழிகளில் மாறுமிடங்களாக அமைதல் (Break of bulk points), சிறப்பான பணிகளைக் கொண்டு தலமக்களுக்கன்றி வெளியிலுள்ள மக்களுக்குச் சேவை செய்வது ஆகியவை ஓர் நகரின் முக்கியப் பணிகளாக அமைகின்றன. ஆனால், மேற்சொன்ன பணிகளைப்பற்றிய முழு விவரங்கள் கிடைக்கப் பெறாததனால் மக்கள் ஈடுபட்டுள்ள தொழில்கள் அடிப்படையில் நகரங்களை வகைப்படுத்துவது அவ்வளவு பொருத்தமானதாகக் காணப்படவில்லை.

ஒரு நகரின் வளர்ச்சி மற்றும் சிறப்புப் பணிகளில் ஈடுபட்டிருப்பது, அல்லது வள ஆதாரம் சார்ந்த (Resource oriented Function) பணி களில் ஈடுபட்டிருக்குமானால் அதனுடைய தன்மை மற்றும் தனித்துறைப்

பயிற்சியின் (specialisation) அளவு ஆகியவற்றைப் பற்றி முழுவதும் ஆராய்ந்தால் அன்றி நகரங்களின் கீழ்க்காணும் மூன்று பண்புக்கூறு களைப்பற்றி அறிய முடியாது. அப் பண்புக் கூறுகள் : (1) ஒரு தேசம் அல்லது பிரதேசத்தின் பொருளாதாரத்தில் ஒரு நகரின் பங்கு (2) ஒரு நகர சமூகத்தின் தொழிற்கூறு அதனுடைய தனித்துறைப், பயிற்சியுடன் கொண்டுள்ள தொடர்பு, (3) பணிகளுக்கும் இட அமைவுப் பாங்கிற்கும் இடையே உள்ள தொடர்பு ஆகியவை புவியியல் வல்லுநர்களின் முக்கியத் தனிப்பற்று ஆகும்.

பல காலமாக நகரங்கள் அவை ஆற்றும் பணிகளின் அடிப் படையில் வகைப்படுத்தப்பட்டு வந்தன. இதற்கு உதாரணம் அங்காடி நகர் (Market Town) மற்றும் துறைமுக நகர் (Port Town) ஆகும். ஆனால் 18ஆம் மற்றும் 19ஆம் நூற்றாண்டில் ஏற்பட்ட தொழிலியல் மேம்பாடுகளின் விளைவாகப் பல விளக்கமான வகைபாடுகளின் தேவை உணரப்பட்டது. பிரிட்டனில் 1840 ஆம் ஆண்டு மக்கள் ஆரோக்கியக்குழு தம் பணிக்காக மேற்கொண்ட நகர வகைப்பாடு பின்வருமாறு :

(1) பெருநகர்கள் (Metropolis)

(2) உற்பத்தி நகரங்கள் (Manufacturing Towns)

(3) மக்கள் அதிகமுள்ள துறைமுக நகர்கள் (Populous Sea Port Towns)

(4) பெரும் கால்நடைக் குடிநீர்த்துறை நகரங்கள் (Grea watering places)

(5) கோட்டம் (County) அல்லது சிறு முக்கியத்துவம் அற்ற உள்நாட்டு நகரங்கள். ஆனால் எவ்விதக் குறிப்பிட்ட உற்பத்தியும் செய்யாதவை.

இங்கு மைய இடங்களும் (5) மற்ற சிறப்புப் பணி செய்கின்ற நகரங்களும் (2, 3, 4) மக்கள் நிறைந்த, பெரும் மற்றும் சிறிய முக்கியத் துவம் வாய்ந்த என்ற அடைமொழிகளால் வேறுபடுத்திக் காட்டப் பட்டுள்ளன.

நகரத்தின் தொழில் பற்றிய புள்ளி விவரங்களைச் சேகரிப்பதற்-கும், அவற்றின் அமைவிடம் பற்றி நன்கு அறிவதற்கும், அவற்றின் முதன்மைப் பணிகளுக்கும் மற்றைய பணிகளுக்கும் இடையேயுள்ள தொடர்பினை அறிவதற்கும் நகர்களின் வகைப்பாடு பெரிதும் பயனுள்ள

தாக உள்ளது. மேலும், ஒரு பிரதேசத்திற்கான திட்டம் தீட்டுகின்ற போது நகர்களின் வகைப்பாடு அடிப்படையாக அமைவதோடு பெரும் உதவியாக அமைகிறது. மேலும் நகரங்கள் வளர்ந்து மேம்பாடு அடையவும், பின் வீழ்ச்சியடையவும் காரணமாக உள்ள சமூக, பொருளாதார, அரசியல் நிலைமைகளை ஆராயவும் இவ்வகைப்பாடு வகை செய்கிறது.

பொதுவாக நகரங்கள், மக்கள்தொகையின் அடிப்படையிலும் தல அமைவு மற்றும் பணிகளின் அடிப்படையிலும் வகைப்படுத்தப் படுகின்றன. கிரிபித் டெய்லர் (Griffith Taylor) நகரங்களை அவற்றின் புவியியல் சூழல் (Geographic Environment) அடிப்படையில் வகைப்படுத்தியுள்ளார். அவை முறையே சமவெளி நகரம், ஆற்றங் கரை நகரம், துறைமுக நகரம், மலையில் அமைந்த நகரம் ஆகும். அட்சரேகை, தீர்க்கரேகை மற்றும் காலநிலையின் அடிப்படையில் நகரங்களை வகைப்படுத்துவதற்கும் முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. நகரங்களை மக்கள் தொகை, அமைவிடம், காலநிலை போன்ற கட்டளை விதிகளின் அடிப்படையில் வகைப்படுத்துவதைக் காட்டிலும் அவை ஆற்றிவரும் பணிகளின் அளவில் வகைப்படுத்துவது சிறப்பானது என்பது கெட்டிஸ் (A. Geddes) போன்ற அறிஞர் சிலரின் கருத்தாகும். இவர்கள் நகரங்களை முதல்நிலை (Primary), இரண்டாம் நிலை (Secondary), மூன்றாம் நிலை (Tertiary) என வகைப்படுத்தியுள்ளனர். முதல் நிலையிலுள்ள நகர்களில் சுரங்கத் தொழில், பொருள் உற்பத்தி, விவசாயம், மீன் பிடித்தல் போன்ற உற்பத்தித் தொழில்கள் (Production) அடங்கும். இரண்டாம் நிலை நகர்களில் சந்தை அமைத்தல், மொத்த விற்பனை (whole sale), ஏற்றுமதி இறக்குமதி போன்ற பங்கீட்டுத் தொழில்கள் நடைபெறுகின்றன. பொழுதுபோக்கு, கல்வி போன்ற சேவைத் தொழில்கள் மூன்றாம் நிலை நகரங்களில் நடைபெறுகின்றன என விளக்கியுள்ளார்.

அரூசோ (M. Aurousseau) என்ற அறிஞர் 1921ஆம் ஆண்டு விரிவான வகையில் நகரங்களை வகைப்படுத்தினார். இவ் வகைப்பாடு மிகவும் தொடக்க நிலையைச் சார்ந்ததாக இருந்தபோதிலும் இது புவியியலில் தோன்றிய முதல் வகைப்பாடு ஆகும். இவ் வகைப் பாட்டில் அரூசோ செயலாட்சி, பாதுகாப்பு, பண்பாடு, உற்பத்தி, போக்குவரத்து மற்றும் பொழுதுபோக்கு ஆகிய ஆறு பணிகளின் அடிப்படையில் நகரங்களை 28 வகையாகப் பிரித்துக் காட்டினார் அவ் வகைபாடுகளைக் கீழ்க் காணும் அட்டவணையில் காணலாம்.

I செயலாட்சி (Administration)

1. தலைநகரங்கள் (Capital Towns)
2. வருவாய்ப் பணிநகர்கள் (Revenue Towns)

II பாதுகாப்பு (Defence)

1. கோட்டை நகரங்கள் (Fort Towns)
2. காவற்படைத்தள நகரங்கள் (Garrison Towns)
3. கடற்படைத் தள நகரங்கள் (Naval Towns)

III பண்பாடு (Culture)

1. பல்கலைக் கழக நகரங்கள் (University Towns)
2. திருச்சபை நகரங்கள் (Cathedral Towns)
3. கலை வளர்ச்சி நகரங்கள் (Art Towns)
4. யாத்திரைத்தல நகரங்கள் (Pilgrimage Towns)
5. சமய முக்கியத்துவ நகரங்கள் (Religious Towns)

IV உற்பத்தி (Production)

1. ஆக்கத் தொழில் நகரங்கள் (Industrial Towns)
2. கைத் தொழில் நகரங்கள் (Handicraft Towns)

V போக்குவரத்து (Transport)

அ) சேகரித்தல் (Collection)

1. சுரங்கத் தொழில் நகரங்கள் (Mining Towns)
2. மீன்பிடித்தள நகரங்கள் (Fishing Towns)
3. காட்டு நகரங்கள் (Forest Towns)
4. கிடங்கு நகரங்கள் (Depot Towns)

ஆ) இடமாற்றம் (Transfer)

1. அங்காடி நகரங்கள் (Market Towns)
2. செங்குத்துச் சரிவிலுள்ள நகரங்கள் (Towns on Steep Slopes)

3. போக்குவரத்து மாறுமிடம் அமைந்த நகரங்கள் (Break of Bulk Towns)

4. ஆற்றுப் பாலத்தின் முகப்பில் உள்ள நகரங்கள் (Bridge Head Towns)

5. பொங்கோத எல்லையில் அமைந்த நகரங்கள் (Tidal Head Towns)

6. நீர் வழிமுனை அமைந்த நகரங்கள் (River Head Towns)

இ) பங்கீடு (Distribution)

1. ஏற்றுமதி செய்யும் நகரங்கள் (Export Towns)
2. இறக்குமதி செய்யும் நகரங்கள் (Import Towns)
3. வினியோகம் செய்யும் நகரங்கள் (Distribution Towns)

IV ஓய்வு நேரப் பொழுதுபோக்கு (Recreation)

1. உடல் நலத்திற்கான போக்கிட நகரங்கள் (Health Resort Towns)
2. சுற்றுலாப் போக்கிட நகரங்கள் (Tourist Resort Towns)
3. விடுமுறைப் போக்கிட நகரங்கள் (Holiday Resort Towns)

இவ் வகைபாட்டில் பணிகள் மற்றும் இட அமைப்புப் பற்றிய பதங்களில் குழப்பங்கள் தோன்றுகின்றன. உதாரணமாக எல்லையில் அமைந்த நகர்கள் என்று குறிப்பிடும் போது அது அமைவு பற்றிக் குறிக்கிறதே அன்றி செய்யும் பணிபற்றிக் குறிப்பிடவில்லை. இது போன்ற சில குறைபாடுகள் அருசோவின் வகைபாட்டில் காணப்பட்ட போதிலும் நகரப் பணிகளைப் பற்றிச் சுருக்கமான ஒரு விளக்கத்தை இவ் வகைப்பாடு அளிக்கினறது என்று கருத்தை மறுக்க இயலாது.

ரேட்சல் (Ratzel) என்ற அறிஞர் ஒரு நகரத்தை மனித உடலுக்கு ஒப்பிட்டு மனித உடலின் பல்வேறு பாகங்கள் பல்வேறு பணிகளைச் செய்வது போன்று நகரம் பல்வேறு உறுப்புகளைக் கொண்டு பலவிதமான பணிகளைச் செய்கிறது என்று எடுத்துக் கூறினார். மேலும், நகரத்தின் பணிபற்றி அறிவதற்கு அது உற்பத்தி செய்யும் பொருள்களின் அளவைக்காட்டிலும் அந் நகர் மக்கள் மேற் கொண்ட தொழில்களே வழிகாட்டுகின்றன என்றும் கூறுகின்றார்.

டவர் (W.S. Tower), நெல்ஸன், ஆண்டர்சன், லிண்டுமேன் (Nelson, Anderson Lindeman) ஸ்டாம்ப் (L.D. Stamp) பீவர் (K.H. Beaver) ஆகியோரும் ஆக்கத் தொழில் வாணிபம், சுரங்கம், பல்கலைக்கழகம், பொழுதுபோக்கு ஆகிய பணிகளின் அளவாக நகரங்களை அவை ஆற்றும் பணிகளின் அடிப்படையில் வகைப்பாடு செய்தவர்கள் ஆவர்,

ஹாரீஸ் (C. H. Harris) என்பவர் 1943 - ஆம் ஆண்டுப் புள்ளி விவர அடிப்படையில் நகரங்களை முதன்முதலாக வகைப்படுத்தினார். இவ் வகைப்பாடு ஒரு நகரில் காணப்படும் மிக முக்கியமான பணியை அடிப்படையாகக் கொண்டது. ஒரு நகரை ஆக்கத்தொழில் நகரம் என்று குறிப்பிட்டால் வாணிபம் நடப்பதில்லை என்பது பொருளா காது என்பது இவர் கூற்று. ஒரு மாநிலத் தலைநகரின் வளர்ச்சிக்கு ஆக்கத்தொழில் மேம்பாடு காரணமாக அமையுமானால் அந் நகர் ஆக்கத் தொழில் நகர் என்று வகைப்படுத்தப்படும். இரண்டு வகை யான புள்ளிவிபரங்கள் ஒரு நகரின் முக்கியப் பணியைக் கண்டறிய உதவுகின்றன. அவை முறையே வாழ்க்கைத் தொழில் (occupation) மற்றும் தொழில் (Employment) ஆகும்.

1930-ஆம் ஆண்டு மக்கள் தொகைக் கணக்குப்படி அமெரிக்க ஐக்கியநாட்டில் 377 நகரங்கள், 25,000 மக்களுக்குமேல் மக்கள் தொகை கொண்டவையாக இருந்தன. தொழில் அடிப்படையில் முதலில் நகரங்கள் வகைப்படுத்தப்பட்டன. அவை முறையே ஆக்கத் தொழில் நகரங்கள் (M), சில்லறை விற்பனை நகரங்கள் (R), பல்வகைப்பட்ட நகரங்கள் (D), மொத்த வியாபார நகரங்கள் (W), போக்குவரத்துப்பணி நகரங்கள் (T), சுரங்கப்பணி நகரங்கள் (S) பல்கலைக்கழக நகரங்கள் (E), பொழுது போக்கிட மற்றும் ஓய்வு நேர நகரங்கள் (X) என்பன ஆகும், இவ்வகைபாட்டினைச் சற்று விளக்கமாக ஆராய்வோம்.

ஆக்கத் தொழில் நகரங்கள் (Manufacturing towns - M) முதல் வகை : முதல் முக்கிய கட்டளை விதி :

இதன்படி ஆக்கத்தொழில் சில்லறை வியாபாரம் மற்றும் மொத்த வியாபாரத் தொழில்களில் ஈடுபட்டிருக்கும் மொத்த மக்களில் குறைந்தது 72% மக்கள் ஆக்கத்தொழிலில் ஈடுபட்டு இருக்க வேண்டும்.

இரண்டாவது கட்டளை விதி:

இவ் விதிப்படி 45 சதவீத மக்கள் வாழ்க்கைத் தொழில் ஆக்க வேலை அல்லது இயந்திரத் தொழிலில் ஈடுபட்டு இருக்க வேண்டும். சில நகரங்களில் தொழிற்சாலைகள் புறநகரில் அமைந்துள்ளதாலும் அவற்றிற்கான புள்ளிவிபரம் கிடைக்காதபோது இக் கட்டளை விதிப் படி 50 சதவீதம் மக்கள் ஆக்கத் தொழில் மற்றும் இயந்திரத் தொழிலில் ஈடுபட்டிருந்தால் அந் நகரங்கள் ஆக்கத் தொழில் நகரங்கள் என வகைப்படுத்தப்படுகின்றன.

ஆக்கத் தொழில் நகரங்கள் (M) இரண்டாம் வகை

முதல்முக்கிய கட்டளை விதி :

ஆக்கத்தொழில், சில்லறை வியாபாரம் மற்றும் மொத்த வியா பாரம் ஆகிய தொழில்கள் செய்பவர்களில் ஆக்கத் தொழிலில் ஈடு பட்டுள்ளோர் மட்டும் குறைந்தது 60 சதவீதம் இருக்க வேண்டும். அப்படிப்பட்ட நகரங்கள் இரண்டாம் வகை ஆக்கத் தொழில் நகரங் கள் என்று வகைப்படுத்தப்படுகின்றன.

இரண்டாவது கட்டளை விதி :

தொழில் செய்பவர்களில் பொதுவாக 30 சதவீதம் முதல் 45 சதவீதம் வரை ஆக்கத்தொழில் அல்லது இயந்திரத் தொழிலில் ஈடுபட்டு இருக்கவேண்டும். இவ் விதியை எந்த நகரங்கள் நிறைவு செய்தாலும், அந் நகரங்கள் ஆக்கத் தொழில் நகர வகைப்பாட்டின் இரண்டாம் வகையில் அடங்கும்.

சில்லறை விற்பனை நகரங்கள் (Retail Centres - R):

ஆக்கத்தொழில், மொத்த விற்பனை, சில்லறை விற்பனை ஆகிய தொழில் செய்பவர்களில் குறைந்தது 50 சதவீதம் பேர் சில் லறை விற்பனைத் தொழில் மேற்கொண்டு இருக்க வேண்டும். மேலும் இத் தொகை மொத்த விற்பனையில் ஈடுபட்டோரைக் காட்டிலும் 2.2 மடங்கு அதிகமாக இருக்க வேண்டும். இந்தத் தகுதி பெறுகின்ற நகரங்கள் சில்லறை விற்பனை நகரங்கள் என வகைப்படுத்தப் படுகின்றன.

பல்வகைப்பட்ட பணி நகரங்கள் (Diversified Cities-D)

ஆக்கத்தொழில், மொத்த விற்பனை மற்றும் சில்லறை விற்பனைத் தொழில் ஆகிய தொழில் செய்பவர்கள் முறையே இத் துறைகளில் மொத்தத் தொழில் செய்பவர்களில் 60 சதவீதம், 20 சதவீதம் மற்றும் 50 சதவீதத்திற்குக் குறைவாக இருக்க வேண்டும். மேற்படி நிபந் தனையை நிறைவு செய்யும் நகரங்கள் பலவகைப்பட்ட பணி நகரங்கள் என அழைக்கப்படும்.

மொத்த விற்பனை நகரங்கள் (Whole Sale Centres - W)

ஆக்கத்தொழில், மொத்த விற்பனை, மற்றும் சில்லறை விற்பனை செய்யும் மொத்தத் தொழிலாளர்களில் குறைந்தது 20 சதவீதத் தொழி லாளர்கள் மொத்த விற்பனையில் ஈடுபட்டு இருக்க வேண்டும். மே லு 45 சதவீதம் தொழில் செய்யும் மக்கள் சில்லறை விற்பனைத் தொழில் மேற்கொண்டு இருக்க வேண்டும். இந்தப் பண்புகள் ஒரு நகரில் காணப்படுமாயின் அந் நகர் மொத்த விற்பனை நகரம் எனக் கூறப் படுகிறது.

போக்குவரத்துப்பணி நகரங்கள் (Transportation Centres-T)

மொத்தத் தொழிலாளர்களில் குறைந்தது 11 சதவீதம் பேர் போக்குவரத்து மற்றும் செய்தித் தொடர்பு ஆகியவற்றில் ஈடுபட்டிருக்க வேண்டும். அல்லது இவர்கள் ஆக்கத் தொழில் மற்றும் இயந்திரத் தொழில் செய்பவர்களில் மூன்றில் ஒரு பகுதியோ அல்லது வாணிபத்தில் ஈடுபட்டிருப்போரில் 2/3 பகுதியோ இருக்கவேண்டும். இவ்வகைபாடு 25,000 மக்கள்தொகை கொண்ட நகரங்களுக்கு மட்டுமே பொருந்தக் கூடியது.

சுரங்கப் பணி நகரங்கள் (Mining Towns - S)

மொத்தத் தொழிலாளர்களில் கனிப் பொருட்கள் சேகரிப்போர் குறைந்தது 15 சதவீதத்திற்கு மேல் இருக்க வேண்டும்.

இந்த வகைபாடு 25,000 மக்கள்தொகை கொண்ட நகர்களுக்கு மட்டுமே பொருந்தும்.

பல்கலைக்கழக நகரங்கள் (University Towns - E)

பள்ளிக்கூடங்கள், கல்லூரிகள், மற்றும் தொழிலியல் பயிற்சி யிலுள்ள மாணவர்கள் மற்றும் ஆசிரியர்கள் அந் நகர மக்கள் தொகை

யில் குறைந்தது 25 சதவீதம் இருக்க வேண்டும். அப்படிப்பட்ட நகரங்கள் பல்கலைக்கழக நகரங்கள் அல்லது கல்விப்பணி நகரங்கள் என அழைக்கப்படும்.

பொழுதுபோக்கு மற்றும் ஓய்வு கால நகரங்கள் (Resort and Retirement Towns-X)

இதற்குத் திருப்திகரமான கட்டளை விதி (Criterion) ஏதும் இல்லை. நகரங்களில் குறைந்த மக்கள்தொகை இத் தொழிலில் ஈடுபட்டிருப்பதைக் கொண்டு தணிக்கை செய்யப்பட்டது.

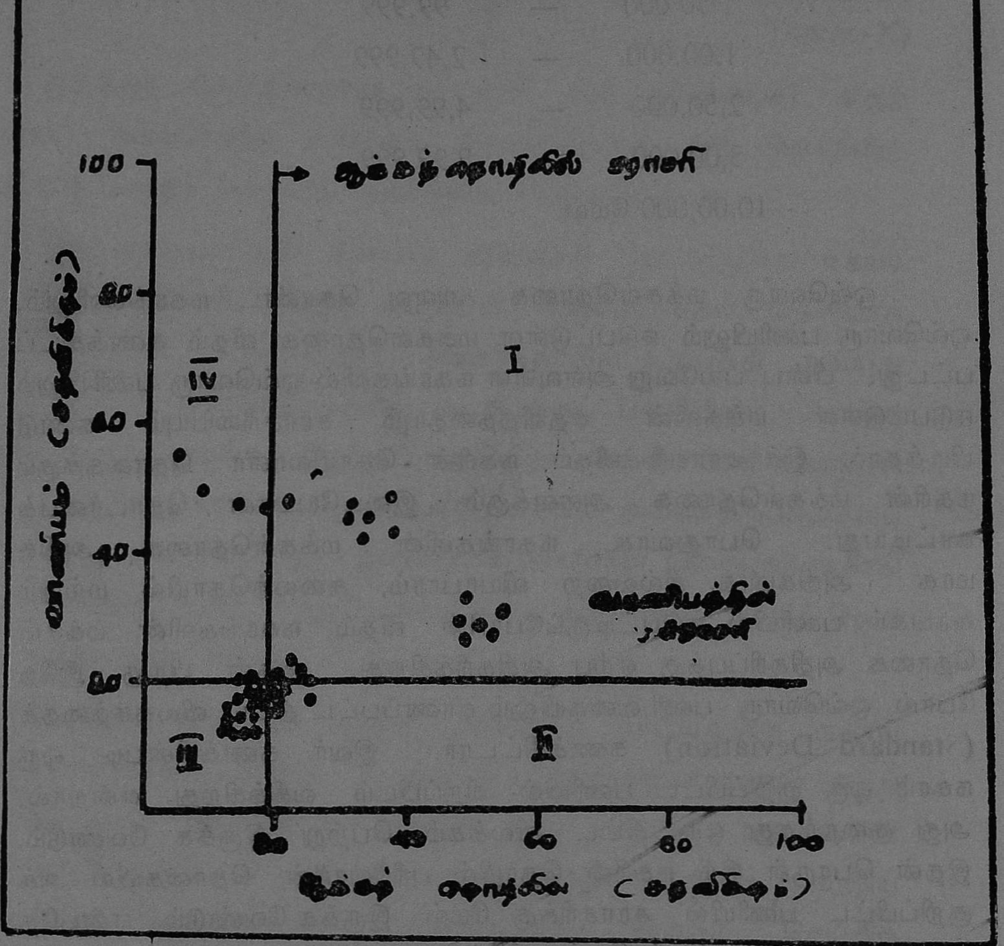
இவ் வகைபாட்டின் அளவாக அமெரிக்க நாட்டிலுள்ள நகரங் களின் முக்கியப்பணி, மற்றும் அவற்றின் அமைவிடங்கள் தெளிவாக அறியப் பட்டன. உதாரணமாக, அமெரிக்காவில் உற்பத்தி அல்லது ஆக்கத்தொழில் நகரங்கள் யாவும் வடகிழக்குப் பகுதியிலும், போக்கு வரத்துப் பணி நகரங்கள் கிழக்குப் பகுதியிலும், கல்விப் பணி நகாங்கள் ஆக்கத்தொழில் நகரங்களுக்கு அப்பால் மேற்கில் அமைந்திருப்பதையும் தெளிவாக அறிய முடிகிறது. இவ்வாறாக ஹாரீஸின் வகைபாடு நகரங் களின் முக்கியப் பணி மற்றும் அவற்றின் அமைவிடம் பற்றித் தெளி வாக எடுத்துக்காட்டுகிறது.

நெல்சன் 1955-ஆம் ஆண்டு அமெரிக்க நாட்டிலுள்ள நகரங் களின் பணிகளைக் கணித சராசரியின் (Arithmatic mean) அடிப் படையில் வகைப்படுத்தினார். முதலில் இவர் அமெரிக்க நகரங்களில் காணப்படும் பணிகளை 9 வகைகளாகப் பிரித்தார். அவை முறையே சுரங்கப்பணி, ஆக்கத்தொழில், போக்குவரத்து மற்றும் செய்தித் தொடர்பு, மொத்த வியாபாரம், சில்லறை வியாபாரம், பொது நிதி காப்பு நிதி ஆகியவை. தனிப்பட்ட பணிகள், தலைத் தொழிலாளர், பணி (Professional) மற்றும் பொதுச் செயலாட்சிப் பணி ஆகியவை ஆகும். பின்பு எல்லா நகரங்களிலும், ஒவ்வொரு பணியிலும் ஈடு பட்டுள்ள மக்களின் விகிதத்தைக் கணக்கிட்டார். நகரங்கள் பல்வேறு பணித் தொகுதிகளில் ஈடுபட்டிருப்பதைக் கணக்கிட்டார். அவர் மேற் கொண்ட மக்கள்தொகைப் பாகுபாடு கீழ்வருமாறு பிரிக்கப்பட்டது.

நகரங்களின் மக்கள் தொகை		
10,000	—	24,999
25,000	—	49,999
50,000	—	99,999
1,00,000	—	2,49,999
2,50,000	—	4,99,999
5,00,000	—	9,99,999
10,00,000 மேல்.		

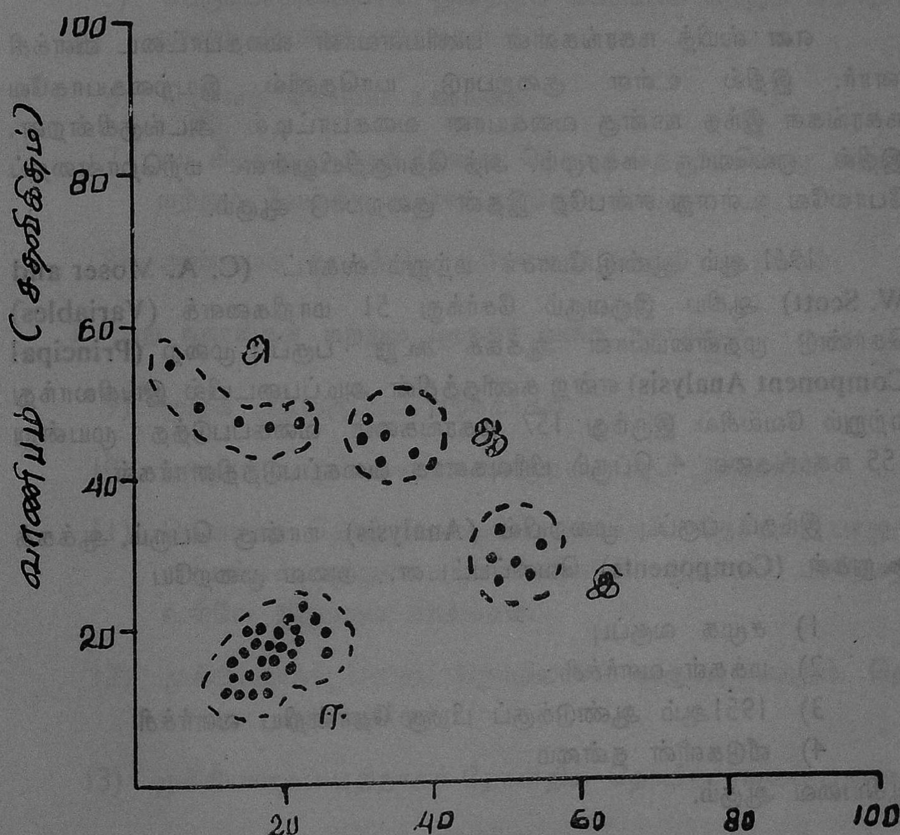
ஒவ்வொரு மக்கள்தொகை அளவு கொண்ட நகரங்களிலும், ஒவ்வொரு பணியிலும் ஈடுபட்டுள்ள மக்கள்தொகை வீதம் கணக்கிடப் பட்டது. பின்பு பல்வேறு அளவுள்ள நகரங்களில் ஒவ்வொரு பணியிலும் ஈடுபட்டுள்ள மக்களின் சதவீதத்தையும் சராசரியையும் கண்டு பிடித்தார். இச் சராசரி வீதம் நகரின் தொழிலாளர் தொகைக்கும் நகரின் மக்கள்தொகை அளவுக்கும் இடையேயான தொடர்பைக் காட்டியது. பொதுவாக நகரங்களின் மக்கள்தொகை அதிக மாக அதிகமாக, சில்லறை வியாபாரம், கலைத்தொழில் மற்றும் சுரங்கப் பணியில் ஈடுபட்டிருப்போரின் வீதம் நகரங்களின் மக்கள் தொகை அதிகரிப்புக்கு ஏற்ப அதிகரிக்கிறது. அதன் பிறகு இதே போல் ஒவ்வொரு பணி வகையிலும் காணப்பட்ட திட்ட விலக்கத்தைக் (Standard Deviation) கணக்கிட்டார். இவர் கணக்கின்படி ஒரு நகரம் ஒரு குறிப்பிட்ட பணியில் சிறப்பிடம் வகிக்கிறது என்றால், அது குறைந்தது ஒரு திட்ட விலக்கம் பெற்று இருக்க வேண்டும். இதன் பொருள் இந் நகரின் தொழில் புரிவோரின் தொகையில் அக் குறிப்பிட்ட பணியில் சராசரிக்கு மேல் இருக்க வேண்டும் என்பதே ஆகும். ஹாரீஸ் மற்றும் நெல்சனின் வகைபப்பாடுகளின் மூலம் நகரின் சிறப்புப் பணிகள் அவ்வளவாக மாற்றமடையவில்லை என்பது அறியத் தக்கது.

ஸ்மித் (R. H. T. Smith) என்பவர் 1965ஆம் ஆண்டு வரைபடத்தின் அடிப்படையில் நகரங்களை வகைப்படுத்தினார். வாணிபம் மற்றும் ஆக்கத் தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ளோரின் சதவீதத்தைக் கணக்கிட்டு வரைபடத்தில் குறித்துக் காட்டினார். அதன் அளவாக ஸ்மித் நகரங் களை 4 வகைகளாகப் பிரித்துக் காட்டினார்,



படம் 16 (அ)

ஸ்மித்தின் நகரங்களின் வகைபாடு



படம் 16 (அ)

1) ஆக்கத்தொழில் மற்றும் வாணிபத்தில் சராசரிக்கு மேல் உள்ள நகரங்கள்.

2) ஆக்கத்தொழிலில் சராசரிக்கு மேல் ஆனால் வாணிபத்தில் சராசரிக்குக் கீழ் உள்ள நகரங்கள்.

3) ஆக்கத்தொழிலிலும் வாணிபத்திலும் சராசரிக்குக் குறைவாக உள்ள நகரங்கள்.

4) ஆக்கத்தொழிலில் சராசரிக்குக் குறைவாகவும் வாணிபத்தில் சராசரிக்கு அதிகமாகவும் உள்ள நகரங்கள்.

என ஸ்மித் நகரங்களின் பணியளவான வகைபாட்டை விளக்கினார். இதில் உள்ள குறைபாடு யாதெனில் இயற்கையாகவே நகரங்கள் இந்த நான்கு வகையான வகைபாட்டில் அடங்குகின்றன. இதில் ஒவ்வொரு நகரமும் அத் தொகுதியிலுள்ள மற்றொன்றைப் போலவே உள்ளது என்பதே இதன் குறைபாடு ஆகும்.

1961 ஆம் ஆண்டு மோசர் மற்றும் ஸ்காட் **(C. A. Moser and W. Scott)** ஆகிய இருவரும் சேர்ந்து 51 மாறிகளைக் **(Variables)** கொண்டு முதன்மையான ஆக்கக் கூறு பகுப்பு முறை **(Principal Component Analysis)** என்ற கணிதத்தின் அடிப்படையில் இங்கிலாந்து மற்றும் வேல்சில் இருந்து 157 நகரங்களை வகைப்படுத்த முயன்று 155 நகரங்களை 4 பெரும் பிரிவுகளாக வகைப்படுத்தினார்கள்.

இந்தப் பகுப்பு முறையில் **(Analysis)** நான்கு பெரும், ஆக்கக் கூறுகள் **(Components)** வெளிப்பட்டன. அவை முறையே

1) சமூக வகுப்பு
2) மக்கள் வளர்ச்சி
3) 1951ஆம் ஆண்டுக்குப் பிறகு தோன்றிய வளர்ச்சி
4) வீடுகளின் தன்மை

ஆகியவை ஆகும்.

இந்தப் பெரும் ஆக்கக்கூறு அடிப்படையில் மோசர் மற்றும் ஸ்காட் எடுத்துக் கூறிய நகர வகைபாடு பின் வருமாறு:

1. முக்கியமாகப் பொழுதுபோக்கு, செயலாட்சி மற்றும் வியாபார நகரங்கள்

1) முக்கியமாகக் கடற்கரையோரப் பொழுதுபோக்கு இடங்கள்

2) முக்கியமாகக் கனிப்பொருள் நீரூற்று (Spa) கலைத் தொழிலாளர் (Professional) மற்றும் செயலாட்சி (Administrative) நகரங்கள்

3) முக்கியமாக வாணிபம் மற்றும் சில தொழிற்சாலைகள்.

2. முக்கியமாகத் தொழிலியல் நகரங்கள்

4) பெரும்பான்மையான வழிவழியாக உள்ள இரயில்வே நகரங்கள்

5) பெரும்பான்மையான துறைமுக நகரங்கள் மற்றும் நீக்ரோக்கள் வாழும் இரண்டு நகரங்கள்

6) நெசவுத் தொழில் நகரங்கள்

7) வடகிழக்குப் பகுதியிலுள்ள நெசவுத் தொழிற்சாலை நகரங்கள் மற்றும் வேல்சில் உள்ள சுரங்க நகரங்கள்.

8) அண்மைக் காலத்திய உலோக உற்பத்தி நகரங்கள்.

3. புற நகரங்கள் மற்றும் புறநகர் வகை நகரங்கள்

9) முழுக் குடியிருப்புப் புறநகர்கள்

10) பழைய மற்றும் கலப்பான குடியிருப்புப் புறநகர்கள்

11) மென்ரகத் தொழிற்சாலைப் புறநகர்கள், தேசீயப் பாதுகாப்பு மையங்கள் மற்றும் கானர்பேஷனின் ஆதிக்கப் பிரதேசத்தின் உள்ளே இருக்கும் நகரங்கள்.

12) முக்கியமாகப் பழைய தொழிலாளர் வகுப்பு மற்றும் தொழிற்சாலைப் புற நகர்கள்

13) முக்கியமாகப் புதிதாகத் தோன்றிய தொழிற்சாலைப் புறநகர்கள்.

மேலும் இந்த வகைபாட்டை ஆருசோவின் (Aurosseau) நகரங்களின் வகைபாட்டுடன் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கும்போது இவ்வகை வகைபாடு சிறப்பாக உள்ளது என்பது மோசர், ஸ்காட் ஆகியோரின் கருத்தாகும்.

இந்தியாவைப் பொறுத்தவரை நகரங்கள் மக்கள்தொகையின் அடிப்படையில் ஆறு பிரிவுகளாக வகைப்படுத்தப்படுகின்றன. அவை பின் வருமாறு:

நகரம்		மக்கள் தொகை
முதல் வகுப்பு நகரங்கள்	—	1,00,000 மேல்
இரண்டாம் வகுப்பு நகரங்கள்	—	50,000 — 1,00,000
மூன்றாம் வகுப்பு நகரங்கள்	—	20,000 — 50,000
நான்காம் வகுப்பு நகரங்கள்	—	10,000 — 20,000
ஐந்தாம் வகுப்பு நகரங்கள்	—	5,000 — 10,000
ஆறாம் வகுப்பு நகரங்கள்	—	5,000-க்கு கீழ்

மேலும் இந்தியாவில் மக்கள் தொகைக் கணக்கெடுப்பின்படி தொழிலாளர்கள் 9 வகைகளாகப் பிரிக்கப் படுகின்றனர். ஆனால் வரைபடத்தில் ஐந்து தலைப்புகளில் வகைப்படுத்திக் காண்பிக்கப் படுகின்றன. இவ் வகைபாடு பின்வருமாறு.

1. **முதன்மைத் தொழில்கள்**

(1) விவசாயி
(2) விவசாயத் தொழிலாளி
(3) சுரங்கம், கால்நடைப் பண்ணை, காடு, மீன்பிடித்தல் வேட்டையாடுதல், தோட்டம் ஆகியவற்றில் வேலை செய்யும் தொழிலாளர்கள்.

2. **தொழிற்சாலைகள்**

(1) குடிசைத் தொழில்
(2) குடிசைத் தொழில் அல்லாத பிற தொழில்கள்
(3) வீடு கட்டும் தொழில்

3. **வாணிபம்**

(7) வாணிபம்

4. **போக்கு வரத்து**

(8) போக்குவரத்து, சேமிப்பு, செய்தித் தொடர்பு

5. **சேவை**

(9) பிற சேவைகள்.

இந்திய நகரங்கள், மேற்சொன்ன ஐவகைப் பணிகளின் அடிப் படையில் ஒருபணி நகரம் **(Mono-functional City)**, இருபணி நகரம் **(Bi functional City)**, பல்பணி நகரம் **(Multi-Functional City)** என மூன்று வகைகளாகப் பிரிக்கப்பட்டுள்ளன. 1961ஆம் ஆண்டு மக்கள் தொகைக் கணக்குப்படி இந்தியாவில் 107 முதல் வகுப்பு நகரங்கள் இருந்தன. அவற்றில் 52 ஒருபணி கொண்டவையாயும், 47 இருபணி கொண்டவையாயும், 8 பலபணி கொண்டவையாயும் விளங்கின. மேற்சொன்ன 52 ஒருபணி நகரங்களில் ஒரு முதன்மைத் தொழில் நகரமும், 29 தொழில் நகரங்களும், 22 சேவை நகரங்களும் இருந்த தாகக் கணக்கிடப்பட்டுள்ளது.

8. நகரின் உருவவியல்

நகரங்கள் அதிக மக்கள் தொகையும், பல்வேறு பணிகளையும் கொண்டு, சுற்றியுள்ள மக்களுக்குச் சேவை செய்கிறது என்பது பற்றி நாம் கண்டோம். இந் நகரங்களின் அளவு, எண்ணிக்கை, பரவல் மற்றும் அமைப்பு ஆகியவை பிரதேசத்திற்குப் பிரதேசம் மாறுபாடு அடைகிறது. இதற்குக் காரணம் இயற்கை அமைப்பு, பொருளாதாரம் மற்றும் மக்களின் கலாச்சாரம் ஆகியவையாகும். சாதாரணமாக நகரங்களின் எண்ணிக்கை, பரவல், அமைப்பு ஆகியவற்றை ஆழ்ந்து நோக்குகையில் அவை ஒவ்வொரு பிரதேசத்திலும் தனித்தன்மை பெற்று விளங்குவதோடு அவை அப் பிரதேசத்தில் பண்பாட்டிற்கு எடுத்துக்காட்டுகளாக அமைகின்றன. உதாரணமாக சீனா, ஈரான், இந்தியா ஆகிய நாடுகளில் உள்ள நகரங்கள் தத்தம் பண்பாட்டினை எடுத்துக்காட்டி நிற்கின்றன. இவ்வகையான வேறுபாடுகள் நகரங்களுக்கு இடையே இருப்பதுபோல், ஒரு நகரத்தின் பல்வேறு பகுதிகளிலும் வேறுபாடுகள் காணப்படுகின்றன. இவ்வாறு நகரங்கள் அளவில் பெரியதாகவும், அவற்றுள் வேறுபாடுகள் காணப்பட்ட போதிலும், அவற்றிற்கும் ஓர் கட்டமைப்பு (Structure) இருப்பதைக் காண முடிகிறது. இக்கட்டமைப்பு நகரத்திற்கு நகரம் வேறுபடுவதால் புவியியல் மற்றும் திட்டமிடும் நகர அமைப்பு (Town Planner) ஆகிய பல்வேறு துறை அறிஞர்கள் இக் கட்டமைப்புப் பற்றி ஆராயத் தலைப்பட்டனர். நகரங்களுக்கிடையேயான இக் கட்டமைப்பு

வேறுபடுவதற்கு நகரம் அமைந்துள்ள தலம், அதன் பணிகள், வளர்ச்சி மற்றும் அது தோன்றிய காலம் போன்ற பல காரணிகள் காரணமாக இருக்கின்றன.

சாதாரணமாக ஒரு நகரத்தின் உருவவியலை **(Morphology)** அல்லது அதன் வடிவத்தை இரு விதமான கண்ணோட்டத்தில் பார்க்க முடியும். முதலாவதாக ஒரு நகரை, அதில் அமைந்துள்ள சாலைகள் தெருக்கள், கட்டடங்கள் ஆகியவை அமைந்துள்ள முறையின் மூலம் அந் நகரின் உருவவியலை அறியலாம். இரண்டாவதாக அந்நகரத்தில் அமைந்துள்ள பணிமண்டலங்களின் **(Functional Zones)** அளவாக உருவவியலை அறிய முயல்வதே ஆகும்.

நகர்ப்புற வாழ்க்கை, பல்லாண்டுகளுக்கு முன் தோன்றி மிக வேகமாக வளர்ந்து கொண்டு வருவதால் வெவ்வேறு காலங்களில் வெவ்வேறு பணிகளுக்காகத் தோன்றியுள்ள நகரங்களின் உருவம், **(Form)** நிரந்தரமாக அப்படியே இருப்பதில்லை. அதற்கு மாறாக காலமாற்றத்திற்கும் கலாச்சார மாற்றத்திற்கும் ஏற்ப நகரின் உருவத்தில் மாற்றங்கள் தோன்றிக்கொண்டு இருப்பதைத் தவிர்க்க இயலாது. இவ்வாறு காலம் மற்றும் கலாச்சார மாற்றங்கட்கு ஏற்ப நகரங்களில் எத்தகைய மாற்றங்கள் ஏற்பட்ட போதிலும் நகரத்தின் அடிப்படை உறுப்புகளான தெருக்கள், கட்டடங்கள் மற்றும் அவற்றின் பணிகள் ஆகியவற்றின் அடிப்படையில் ஒரு நகரத்தின் பழைய வடிவத்தை ஓரளவிற்கு எளிதாக அறிந்து கொள்ள முடிகிறது.

ஒரு நகரின் தெருக்களின் அமைப்பை அந்நகரின் பெரிய அளவை வரைபடங்களின் **(Large Scale Maps)** மூலம் தெளிவாகப் பார்க்க முடியும். மேலும் அங்குள்ள தெருக்களின் வரை படத்தை **(Ground Plan)** கூர்ந்து கவனித்தால் ஆங்காங்கு ஏற்பட்டுள்ள மாற்றத்தைத் தெளிவாகப் பார்க்க முடியும். அந்த நகரத்தில் இருக்கும் இத்தெருக்கள் எவ்வாறு பழங்காலம் மற்றும் தற்காலப் போக்குவரத்திற்குப் பொருந்தி வருகிறது என்பதையும் நாம் அறிந்து கொள்ள இயலும். ஒரு நகரின் பழைய வடிவத்தை அறிந்து கொள் வதற்குச் சாலைகளும் தெருக்களும் பெருமளவு உதவுகின்றன என்பதை முன்பே கூறினோம். இதற்கான காரணம் என்னவென்றால் ஒரு முறை தெருக்கள் அமைக்கப்பட்டால் அவற்றை அவ்வளவு எளிதாக மாற்றிவிட முடியாது. ஏனெனில் தெருக்கள் அமைக்கப்பட்டவுடன் அதன் இருமருங்கிலும், கட்டடங்கள் கட்டப் படுகின்றன. இவ்வாறு கட்டப் படுகின்ற கட்டடங்களை அவ்வளவு எளிதாக அகற்றிவிட முடியாது.

போக்குவரத்தில் ஏற்பட்ட மாற்றங்களுக்கு ஏற்ப அகலமான சாலைகள் தேவைப்படும்போது சில தெருக்களை அகலப்படுத்த வேண்டும் என்றாலும் அது அவ்வளவு எளிதில் நடைபெறக்கூடிய காரியம் அன்று, இதற்குக் காரணம், பொதுவாகச் சாலையின் இருமருங்கிலும் காணப்படும் வீடுகள், மனைகள் ஆகியவை தனியார் உடைமையாக இருப்பதால் அவர்களிடமிருந்து பெறுவது கடினமான காரியம் என்பது நாம் அறிந்த ஒன்றாகும். ஒவ்வொரு காலத்தில் பயன்படுத்தப்பட்ட போக்குவரத்திற்கு ஏற்ப அந்தந்தக் காலங்களில் சாலைகளின் தன்மை அமைந்து காணப்படும். எனவே, இன்றைய தேவைக்கு ஏற்ப சாலை களையும் தெருக்களையும் அகலப்படுத்த முடியாத ஒரு நிலைமையை இன்னும் நாம் பல பழைய நகரங்களில் காண முடிகிறது.

சில சமயங்களில் நகரங்களிலுள்ள சில கட்டடங்கள் நமக்குப் பழைய வடிவத்தை எடுத்துகாட்டப் பயன்படுகின்றன. காலப்போக்கில் இக்கட்டடங்கள் இடிக்கப்பட்டாலோ, புதுப்பிக்கப்பட்டாலோ அன்றி அவை தம் பழைய அமைப்பிலிருந்து மாறுபடுவதில்லை.

உலகில் காணும் பெரும்பாலான நகரங்கள் எல்லாம் படிப் படியாக வளர்ச்சி அடைந்து இன்றைய நிலையை அடைந்து உள்ளன. நகரங்கள் திட்டமிடப்படாமல் வளர்ச்சி அடையுமானால் அதன் சாலைகள் எல்லாத் திசைகளிலும் ஒரே மாதிரியாக அமையாமல் வேறுபட்டு இருக்கும். எனவே, சாலைகளின் அகலம் எல்லா இடங் களிலும் ஒரே சீராக இல்லாமல், ஒரு சில இடங்களில் மிகக் குறு கலாகவும், மற்றும் சில பகுதிகளில் அகலமாகவும் காணப்படும். இவ்வகையான தன்மை, பழமையான நகரங்களின் குறிப்பிடத்தக்க அம்சமாகும். ஆனால், தற்காலத்தில் அமைக்கப்படுகின்ற புது நகரங்கள் திட்டமிடப்பட்டு அமைக்கப்படுகின்றன. எனவே அகலமான சாலை களும், சாலையோரத் திறந்த வெளிகளும், பூங்காக்களும் அமைக்கப் பெற்று, அழகாகவும், போக்குவரத்துத் தேவைகட்கு ஏற்றவாறும் அமைந்திருப்பதைக் காணமுடிகிறது. மேலும், இப்படிப்பட்ட திட்ட மிட்ட நகரங்களுக்கு மக்களிடையே பெரும் வரவேற்பு இருப்பதையும் நாம் காணுகிறோம். பழங்காலத்தில் ரோம், கிரேக்கம், சீனா ஆகிய நாடுகளில் தோன்றிய நகரங்கள் பாதுகாப்பிற்காகக் கட்டப் பட்டவை. அவை மாற்றி அமைக்க முடியாமல் போன தற்குப் பாதுகாப்பு எண்ணம் மேலோங்கி இருந்ததே காரண மாகும். அதே சமயத்தில் சில பழைய நகரங்கள் திட்டமிட்டு அமைக்கப்பட்டு இருந்தன என்பதும் மறுக்க முடியாத ஓர் உண்மை

யாகும். இவ்வாறு அமைக்கப்பட்ட நகரங்கள் பொதுவாக சதுர வடிவாகவும் வட்ட வடிவாகவும் அமைக்கப்பட்டன. ஐரோப்பாவில் 17 மற்றும் 18 ஆம் நூற்றாண்டுகளில் தோன்றிய நகரங்கள் பெரும்பாலும் நினைவுச் சின்னங்கள் (Monuments) அல்லது அரண்மனையைச் சுற்றி அமைக்கப்பட்டனவாகும். எனவே, இவை வட்ட வடிவம் (Vistas) பெற்றுத் திகழ்ந்தன. அதே சமயத்தில் அமெரிக்காவிலும் கனடாவிலும் தோன்றிய நகரங்கள் சதுரவடிவம் கொண்டவையாக இருந்தன. இச் சதுர வடிவமைப்பு நகரங்கள் இன்று பொதுவாக விரும்பப்படுவதில்லை. மக்கள் நகரங்களில் திறந்தவெளிப் பூங்காக்களும், (Open Spaces) பசுமைப் பகுதிகளும், அடர்ந்த மரங்களும் இருப்பதையே பெரிதும் விரும்புகின்றனர். இதன் விளைவாகப் பூங்கா நகரங்கள் (Garden Cities) தோன்றியுள்ளன. ஆஸ்திரேலியாவிலுள்ள கான்பெரா மற்றும் மலேயாவிலுள்ள பெடாலிங்ஜய (Petaling Jaya) ஆகியவற்றைப் பூங்கா நகரங்களுக்கு உதாரணமாக எடுத்துக் கூறலாம்.

நகர்ப்புறக் குடியிருப்பில் திட்டமிட்டு வளர்ச்சி பெற்ற நகரங்களுக்கும், திட்டமிடப்படாமல் தாமாகவே வளர்ச்சி அடைகின்ற நகரங்களுக்கும் மிகுந்த வேறுபாடு காணப்படும் என்பது நாம் அறிந்த ஒன்றாகும். ஒரு திட்டமிட்ட நகரம் அதன் தொடக்கத்திலேயே நகரத்தின் தகுதியையும், தன்மைகளையும் பெற்று விளங்கும். இதற்கு உதாரணமாகச் 'சண்டிகார்' (Chandigarh), புதுடெல்லி போன்ற நகரங்களைக் குறிப்பிடலாம். அதே சமயம் தன்னிச்சையாகக் கட்டுப்பாடுகள் இல்லாமல் வளரும் நகரம் முதலில் சிறிய குடியிருப்பாகவோ கிராமமாகவோ இருந்து பின்னர் நகரமாக வளர்ச்சி பெற்று இருக்கலாம். அவ்வாறு இருப்பின் அதன் அமைப்பில் ஓர் ஒழுங்கினை நாம் காண முடிவதில்லை. அதனால் பழங்காலத்தில் அமைக்கப்பட்ட நகரங்கள் அனைத்தும் திட்டமிட்டுக் கட்டப்பட்டவை அன்று என நாம் கருத வேண்டியதில்லை. பழங்காலத்திலும் பல நகரங்கள் திட்டமிட்டு வடிவ கணித உருவில் (Geometrical Shape) அமைக்கட்பட்டன. கி. மு. 5 ஆம் நூற்றாண்டில் 'மைலிட்டஸ்' (Miletus) என்ற இடத்தில் வாழ்ந்த ஹிப்போடாமஸை (Hippodamus) கிரேக்கர்கள் நகரத் திட்ட அமைப்பிற்குத் (Town Planning) தந்தை என அழைத்தனர்.

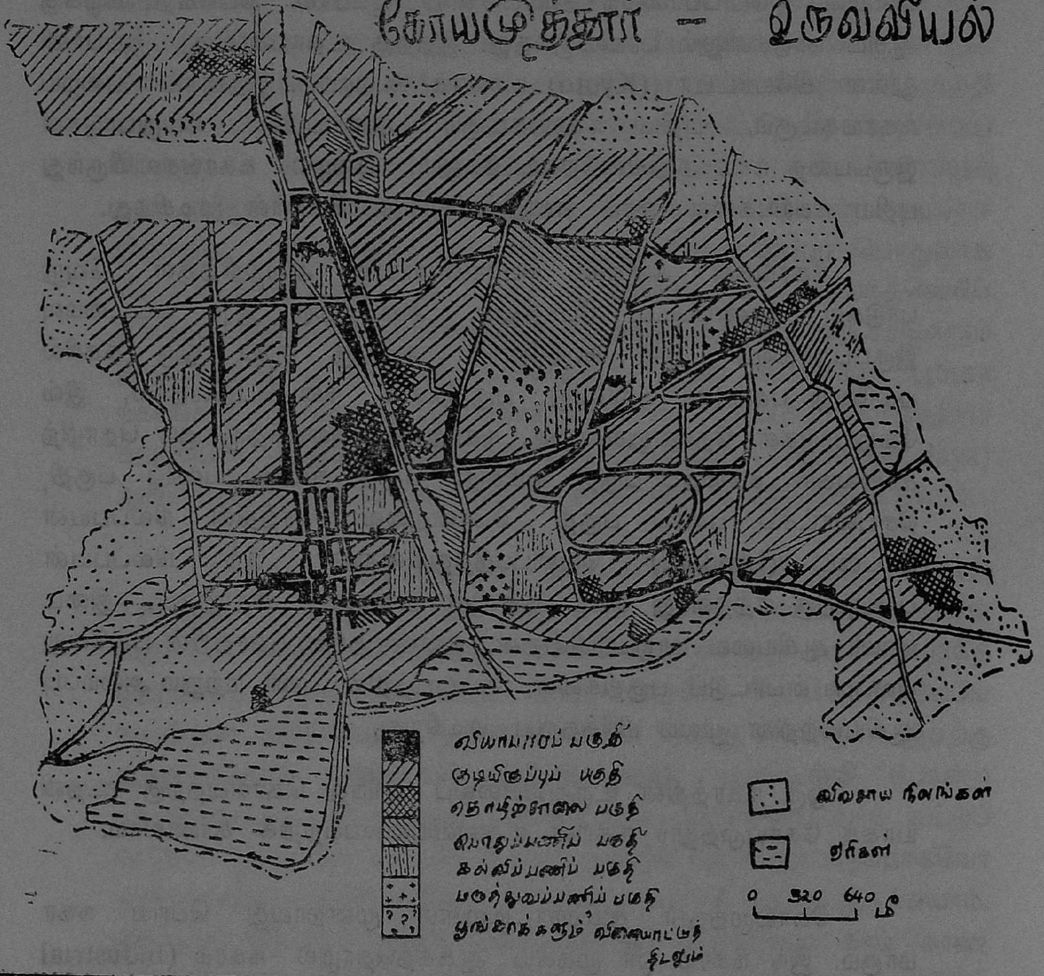
ஆனால், இவர் காலத்திற்கு முன்னரே மொகஞ்சதாரோ (Mohanjadaro), கோர்சாபாத் (Khorsabad), டெல் அமர்னா (Tel Amarna) போன்ற பழைய நகரங்கள், சீரான அமைப்புக் கொண்டு விளங்கின என அறியப் பெறுகிறோம். இடைக்காலத்தில் சதுர,

செவ்வக வடிவ நகரங்கள் மிகவும் பிரபலமாக இருந்தன. இவ்வித அமைப்பு ஐரோப்பாவைத் தவிர, சீனா, ஜப்பான் போன்ற கிழக்கு ஆசிய நாடுகளிலும் பரவியிருந்தது. இதற்கு உதாரணமாக, ஜப்பானி லுள்ள கியோட்டா (Kyoto) நகரைக் கூறலாம். இதனால் பழைய நகரங்கட்கும், புதிய நகரங்கட்கும் அமைப்பில் வேறுபாடுகள் இருப்பதை நாம் அறிகின்றோம். மேலும், பழைய நகரங்களிலிருந்து புதிய நகரங்களை நாம் எளிதில் கண்டு கொள்ள முடிகிறது.

நகரங்கள் அளவில் பெரியனவாயும், அவற்றிற்குள் வேறு பாடுகள் காணப்பட்ட போதிலும், அவற்றிற்கு ஒரு கட்டமைவு இருப்பதாகவும் முன் கூறினோம். அதற்கு ஏற்ப ஒரு நகரில் பல்வேறு பணிகள, பல்வேறு பகுதிகளில் நடைபெறுவதால், இவ் வேறுபாடுகள் தோன்றுகின்றன. நகரத்தில் அமைந்திருக்கும் தொழிற் சாலைகள், சந்தைப் பகுதி, வசிக்கும் பகுதி, கல்விப் பணிப் பகுதி, செயலாட்சிப் பணிப் பகுதி போன்றவை நகரத்தின் நிலப்பயன் பாட்டை (Landuse) வெளிப்படுத்துகின்றன. இந் நிலப்பயன் பாட்டிற்கு ஏற்றவாறு கட்டடங்களின் அமைப்பு, தோற்றம், இடை வெளி ஆகியவை மாறுபடுகின்றன. எனவே தான், நகரத்தின் பல்வேறு நிலப்பயன்பாட்டுப் பகுதிகளை, கட்டடத்தின் பணி மற்றும் அமைப்பு ஆகியவற்றின் மூலம் பிரித்தறிய முடிகிறது.

ஒரு நகரத்தின் உருவவியலைப் புரிந்து கொள்வதற்கு உதவி யாகக் கோயமுத்தூர் நகரின் உருவவியலைப்பற்றிக் காணலாம்,

கோயமுத்தூர் தமிழ்நாட்டிலுள்ள மூன்றாவது பெரிய நகர மாகும். இந் நகரம் ஓர் முக்கிய ஆக்கத்தொழில் நகரம (Industrial City) ஆகும். இது தமிழ்நாட்டின் வடமேற்குப்பகுதியில் அமைந்து, ஓர் பிரதேச மையமாக (Regional Centre) விளங்குகிறது. இந் நகரின் மொத்தப் பரப்பு 23.49 ச.கி.மீ. ஆகும். 1971-ஆம் ஆண்டின் மககள்தொகைக் கணக்கெடுப்பின்படி, இந் நகரின் மொத்த மக்கள் தொகை 3,56,368 ஆகும். இந் நகரம் காவிரி ஆற்றின் துணை ஆறான நொய்யல் ஆற்றின் கரையில் அமைந்துள்ளது. இந் நகரம் 7-ஆம் நூற்றாண்டிற்கு முன் ஒரு இருளர் குடியிருப்பாக இருந்தது. கரிகால் சோழன், ஏழாம் நூற்றாண்டில் இக் குடியிருப்பில் காணப்பட்ட கிராம தேவதையின் சிதைவடைந்த கோயிலைப் புதுப்பித்து ஒரு நகரை (பேட்டை)யும், கோட்டையையும் கட்டுவித்தான். இந் நகரம் கோணியம்மன் (கன்னியம்மன்) கோயிலைக் கருவாகக் கொண்டு



படம் 17

சதுர வடிவில் அமைந்ததாகும். அச் சதுர வடிவத்தை இன்றுள்ள இராஜவீதி, ஒப்பணக்காரத் தெரு, வைசியாள் தெரு, மற்றும் கருப்ப கவுடர் வீதி, ஆகியவற்றின் சதுர அமைப்பு எடுத்துக் காட்டுகின்றது. கோயமுத்தூர் 12, 13 ஆம் நூற்றாண்டுகளில் வீர கேரளநல்லூர் (**Virakeralanallur**) என்று அழைக்கப்பட்டதாக நாம் கல்வெட்டுகள் மூலம் அறிகிறோம். 13-ஆம் நூற்றாண்டில் கோயமுத்தூர் அமைந்துள்ள கொங்கு நாட்டை ஹொய்சலர் (**Hoysalar**) கைப்பற்றியதால் கன்னடம் பேசும் மக்கள் இங்கரில் குடியேறினர். இவர்கள் இந்நகரின் பேட்டைப் (நகர்) பகுதியில் வசிக்கத் தொடங்கினர். இதனால் ராஜவீதியைச் சுற்றிலும் புதிய

வீடுகள் அதுவும் குறிப்பாக ஈஸ்வரன் கோயிலைச் சுற்றிக் கட்டப்பட்டன. 14ஆம் நூற்றாண்டில் தென்னகம் முழுவதும் கிருஷ்ண தேவராயர் ஆட்சிக்கு உட்பட்டது. அவர் தெலுங்கு மொழியை ஆட்சி மொழியாக்கியதால் தெலுங்கு பேசும் மக்கள் ஆந்திரப் பிரதேசத்திலிருந்து இங்கு வந்து குடியேறினர். இதனால் பல புதிய தெருக்கள் அமைக்கப்பட்டுப் புதிய வீடுகள் கட்டப்பட்டன. இராஜா மஹால் வீதி தெலுங்குப் பிராமணர் வீதி ஆகியவை அக்காலத்தில் தோன்றிய தெருக்கள் ஆகும். மக்கள் மேலும் மேலும் வந்து குடியேறியதால் சுக்ரவார்பேட்டைப் பகுதியில் பல புதிய கட்டடங்கள் கட்டப்பட்டன. 16ஆம் நூற்றாண்டில் சிக்க தேவராயர் என்பவர் ஒரு பெரிய அரண்மனையை இராஜவீதியில் கட்டியதால் இந் நகரின் வளர்ச்சி இவ்வரண்மனைக்குத் தென்கிழக்குத் திசையில் வேகமாக வளர ஆரம்பித்தது. அந்த அரண்மனை இன்றும் காணப்படுகிறது.

17ஆம் நூற்றாண்டில் கொங்குநாடு முகமதியர் வசமானதால், ஹைதர் அலி கோவை நகரை மேம்படுத்த முற்பட்டான். ஏனெனில், இது பாலக்காட்டுக் கணவாய்க்கு செல்லும் வழியில் அமைந்த முக்கியமான இராணுவ கேந்திரமாக விளங்கியதுதான் காரணம்ஆகும். இந் நகரில் இருந்த கோட்டையில் பல போர்க் கைதிகள் சிறை வைக்கப்பட்டதாகவும் சான்றுகள் கூறுகின்றன. மற்றும் கோட்டைப் பகுதியில் இராணுவம் நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருந்தது. திப்புவின் ஆட்சிக் காலத்தில் கோவை நகர் வடக்குத் திசையில் தேவாங்கப்பேட்டை, மற்றும் காட்டூர் நோக்கி வளர ஆரம்பித்தது. இதற்குக் காரணம் இங்கு வந்து குடியேறிய முகமதியரின் எண்ணிக்கையே ஆகும். 1784ஆம் ஆண்டு கோவை நகர் சலாம்-ஆ-பாத் **(Salam-Ah-Bad)** என்ற பெயரிட்டு அழைக்கப்பட்டது. கோவையில் காட்டூர் என்று பெயர் தாங்கிய பகுதி திப்பு சுல்தான் மன்னனால் தம்முடைய மக்கள் வசிப்பதற்காக ஏற்படுத்தப்பட்ட பகுதியாகும். நான்காவது கர்நாடகப் போரின்போது (1799) இந் நகரம் முழுவதும் அழிக்கப்பட்டு, இது ஒரு சிறிய கிராம அளவை அடைந்தது.

இச் சிறு கிராம அளவை அடைந்த இந் நகரம் ஆங்கிலேயர் வரவால் பெரும் வளர்ச்சி அடைந்தது என்பது சிறப்பாகச் சொல்லப்படவேண்டிய ஒன்றாகும். ஏனெனில், 1805ஆம் ஆண்டு இந் நகரின் மொத்த வீடுகளின் எண்ணிக்கை 2,000 மட்டுமே. அதே ஆண்டு இந் நகரம் கோவை மாவட்டத்தின் தலைநகரமாக அறிவிக்கப்பட்டதும் இதன் வளர்ச்சியில் ஒரு வேகம் உண்டானது. மேலும் இதனுடைய

குளிர்ந்த காலநிலையும், இதன் வளர்ச்சிக்கு உறுதுணையாக இருந்தது. கோட்டைப் பகுதிக்கு அருகில் அலுவலகக் கட்டடங்கள், நீதி மன்றக் கட்டடங்கள் கட்டப்பட்டுப் பல அலுவலகங்கள் இங்கு வந்து சேர்ந்தன. மேலும் இந் நகரின் கருவான கோணியம்மன் கோயிலுக்கு மேற்காகப் பந்தய மைதானம் (Race Course) 1810ஆம் ஆண்டு அமைக்கப் பட்டது. இதே சமயம் கிறித்தவ சங்கத்தினர் கோட்டைப் பகுதியில் திருச்சபைகளையும் பள்ளிக்கூடங்களையும் நிறுவினர்.

1850ஆம் ஆண்டு முதல் 1900 ஆண்டு வரை இந் நகரின் வளர்ச்சி கிழக்குப் புறமாகவே அமைந்தது. இதற்குக் காரணம் ஆங்கிலேயர் இம்மேட்டு நிலப் பகுதியில் குடியேறியதே ஆகும். இப் பகுதியில் பல பெரும் மாளிகைகள், திருச்சபைகள் மற்றும் கல்லூரிகள் தோன்றின. மாவட்ட ஆட்சியாளர் அலுவலகங்கள், செசன்ஸ் நீதிமன்றங்கள் ஆகியவை 1862ஆம் ஆண்டு கட்டப்பட்டன. 1862ஆம் ஆண்டு பந்தய மைதானத்திற்கு வடக்குப் பகுதியில் 2,000 ஏக்கர் பரப்புக் கொண்ட மத்திய சிறைச்சாலை (Central Jail) அமைக்கப்பட்டது. இந் நகரின் வளர்ச்சி இத் திசையிலும் காணப்பட்டது. 1872ஆம் ஆண்டு இந் நகர் இரயில் பாதையுடன் இணைக்கப்பட்டதும், மையப் பகுதிக்கு அருகில் இருந்த சில தெருக்கள் மாற்றியமைக்கப்பட்டன. சுக்ரவார்ப்பேட்டைக்கு வடக்குப் பகுதியிலிருந்து லங்கர்கானா என்ற குருடர்களுக்கான சிறு குடியிருப்புப் பகுதி நகரின் ஒரு பகுதியாகச் சேர்க்கப்பட்டது. 1883ஆம் ஆண்டு, முதல் பருத்தியாலை இந் நகரின் மத்தியில் இரயில் பாதையின் ஒரு புறம் அமைக்கப்பட்டது. இதுதான் இந் நகரம் ஆக்கத் தொழிலில் ஈடுபட முதல் படியாக அமைந்தது. இதைத் தொடர்ந்து பந்தய மைதானப் பகுதியில் காப்பிக்கொட்டை பதனிடும் தொழிற் சாலைகள் ஏற்பட்டன.

1903ஆம் ஆண்டு இந் நகரின் மக்கள் நெருக்கம் அதிகமான பேட்டை மற்றும் கோட்டைப் பகுதிகளில் பிளேக் நோய் பரவியதன் காரணமாக இங்கிருந்த அனைவரும் வெளியேற்றப்பட்டனர். அப்போது நகரசபை அதிகாரிகள் மிக நெருக்கமானதும் மற்றும் தூய்மைக் கேடானதுமான பகுதிகளை இடித்துவிட்டனர். இதனால் திப்புசுல்தான் காலத்தில் கட்டப்பட்ட மாளிகைகளை நாம் காணமுடியாமல் போய் விட்டது.

1913ஆம் ஆண்டு இறுதியில் இந் நகரின் எல்லை வடக்கிலுள்ள வனக்கல்லூரி (Forest College) வரை காணப்பட்டது. இப் பகுதி களில் புதிய திட்டமிட்ட குடியிருப்புகள் ஜாதி, இன வகுப்பின் (Community) அடிப்படையில் தோன்றின. இதில் பிராமணர்களின் தோட்டங்

களுடன் கூடிய வீடுகள் முதன்முதல் தோன்றிய பெரிய திட்டமிட்ட குடியிருப்பாகும். அதை அடுத்து இரயில் பாதைக்கு வடக்குப் பகுதியிலும் இவ்வாறான திட்டமிட்ட குடியிருப்புகள் தோன்றின. இச்சமயத்தில் பல்வேறு நிர்வாக அலுவலகங்கள், பள்ளிக்கூடங்கள் ஆகியவை தோன்றின. 'பைகாரா' மின்சாரத்திட்டம் (Pykara Electric Supply) 1930ஆம் ஆண்டு தோன்றியது. சிறுவாணி ஏரியிலிருந்து குடிநீர் இந்நகருக்கு வழங்கப்பட்டது. இதன் விளைவாகப் பல்வேறு தொழிற்சாலைகள், குறிப்பாக இரயில் பாதையின் இருபுறங்களிலும் தோன்றின.

தொழிற்சாலைகளின் வளர்ச்சியினால் பல்வேறு பகுதியிலிருந்து இந் நகருக்கு வந்து குடியேற ஆரம்பித்ததனால் கிராஸ்கட் சாலைக்கு (Cross-cut-Road) வடக்கே உள்ள பகுதி தற்போதைய டாடாபாத் (Tatabad) பகுதி நகரியத்தின் ஒரு பகுதியாக இணைக்கப்பட்டது (1931). 1866ஆம் ஆண்டு 4.20 சதுரமைல் பரப்புக்கொண்டிருந்த இந் நகரம் 1930ஆம் ஆண்டு 7.5 சதுர மைல்களாகவும், 1931 ஆம் ஆண்டு 9 சதுர மைல்களாகவும், வளர்ச்சி அடைந்தது. 1940ஆம் ஆண்டு மேட்டுப்பாளையம் சாலைக்கு மேற்கே தடாகம் சாலை (Thadagam Road) வரையுள்ள பகுதி இந் நகரத்தோடு இணைக்கப்பட்டது. இதன் மொத்தப் பரப்பு 10.5 சதுர மைல்களாக அதிகரித்தது. வடமேற்குப் பகுதியிலுள்ள 'சாயிபாபா காலனி 1961ஆம் ஆண்டு இந் நகரின் எல்லைக்குள் கொண்டு வரப்பட்டது.

1950ஆம் ஆண்டுக்குப் பின் பழைய நகருக்கும் வடகிழக்கிலுள்ள 'பாப்பநாயக்கன் பாளையம்' கிழக்கிலுள்ள புளியங்குளம் மற்றும் தென் கிழக்குத் திசையிலுள்ள இராமநாதபுரம் ஆகிய சில கிராமங்களுக்கு இடையே காணப்பட்ட வெற்று இடங்களில் புதிய கட்டடங்கள் கட்டப்பட்டன. சாயிபாபா காலனிப்பகுதி, 1970ஆம் ஆண்டுக்குப்பின் திட்டமிட்ட குடியிருப்பாக வளர்ச்சி அடைந்தது. 1975ஆம் ஆண்டுக்குப்பின் அப் பகுதி முழுவதிலும் புதிய வீடுகள் கட்டப்பட்டன.

கோவை நகரின் கருவாக விளங்குவது கோணியம்மன் கோயிலாகும். இக்கரு 8ஆம் நூற்றாண்டில் தோன்றியதாகும். இதைச் சுற்றி வியாபார மையங்கள், நிருவாகம் மற்றும் தொழிற்சாலைகள் தோன்றியுள்ளன.

பெரிய கடைவீதிதான் கோவை நகரிலுள்ள வியாபாரக் கருவாகும் (Commercial core). இப் பெரிய கடைவீதி ஏறக்குறைய செவ்வக வடிவம் கொண்டு விளங்குகிறது. சென்னையில் இருந்து மேற்குக் கடற்கரை

செல்லும் தேசீய நெடுஞ்சாலை, மற்றும் மூன்று மாநில நெடுஞ்சாலைகள் இங்கே கூடுவதனால் இதன் சிறப்பு உணரப்படுகிறது. இப் பகுதியில் ஒப்பணக்கார வீதி, **(Oppannakara Street)**, ரங்கே கவுடர் வீதி **(Rangaih Gowder street)**, வைசியாள் தெரு, நவாப் ஹக்கிம் தெரு, வெரைட்டி ஹால் தெரு, உக்கடம், ராஜவீதி ஆகியவை உள்ளன. இப் பகுதியில் பெரும்பான்மையான வங்கிகள், வியாபார நிறுவனங்கள், முக்கியமான கடைகள், சில அலுவலகங்கள், திரையரங்குகள், சிற்றுண்டி விடுதிகள் ஆகியவை செறிந்து காணப்படுகின்றன.

இவ் வியாபாரக் கருவைத்தவிர மேட்டுப்பாளையம் சாலை, தியாகி குமரன் சாலை, திவான் பஹதூர் சாலை, திருச்சி சாலை, கிராஸ்கட் சாலை, டாக்டர் நஞ்சப்பா சாலை, மில் சாலை, ஆகிய பகுதிகளில் வியாபாரப் பணிகள் சிறப்பாகக் காணப்படுகின்றன மேட்டுப்பாளையம் சாலையில் உணவு விடுதிகளும், கல்லூரிகளும், சில தொழிற்சாலைகளும் உள்ளன.

மத்திய வியாபாரக் கருவைச் சுற்றிக் குறிப்பாக மேற்குப் பகுதியில் மிக நெருக்கமான குடியிருப்புப் பகுதிகள் காணப்படுகின்றன, அதேபோல் திட்டமிடாத நெருக்கமான குடியிருப்புகள் பாப்பநாயக் கன்பாளையம், புளியங்குளம், இராமநாதபுரம் பகுதியில் காணப்படு கின்றன. இக்குடியிருப்புகள் அனைத்தும் பழமையான மையங்கள் ஆகும். திட்டமிட்ட குடியிருப்புகள் இரத்தினசபாபதிபுரத்திலும், காந்திபுரம், சாயிபாபா காலனி, இராம் நகர், டாடாபாத் மற்றும் பந்தைய மைதானப் பகுதிகளிலும் அமைந்துள்ளன. இவற்றில் பந்தைய மைதானப் பகுதியில் உள்ள குடியிருப்புகள் செல்வந்தர்கள் வாழ்கின்ற தோட்டங்களுடன் கூடிய நன்கு கட்டப்பட்ட வீடுகளைக் கொண்ட குடியிருப்புக்களாகும். காந்திபுரம், இரத்தினசபாபதிபுரம், ஆகிய பகுதிகளிலுள்ள குடியிருப்புகள், மத்தியத்தர குடியிருப்புகளாகும். சாயிபாபா காலனி குடியிருப்பு நன்கு திட்டமிட்டுக் கட்டப்பட்ட உயர்ந்த வருமானத்தினர் குடியிருப்புப் பகுதியாகும், இவ்வாறு திட்டமிட்டுக் கட்டப்பட்ட குடியிருப்புகள் இந்நகரின் விளிம்புகளில் (மேற்கு, வடமேற்கு, வடக்கு மற்றும் கிழக்கு) காணப்படுவது மத்தியிலுள்ள மக்கள் நெருக்கம் காரணமாகவே ஆகும். இந்நகரின் சேரிகள் வடக்கு எல்லையிலும், வடக்கு தெற்காகச் செல்லும் இரயில் பாதையின் இருபுறங்களிலும் காணப்படுகின்றன.

ஸ்டேட் பாங்க் சாலையின் கிழக்குப் பகுதியில் சில்லறை வியா பாரக் கடைகள், சிற்றுண்டி விடுதிகள், தங்கும் விடுதிகள் ஆகியவை

காணப்படுகின்றன. மேற்குப் பகுதியில் நிருவாகப் பணி அலுவலகங்கள் காணப்படுகின்றன. அச்சாலையை அடுத்துள்ள சாலையில் கல்லூரிகள் உள்ளன.

புகைவண்டிப்பாதையின் இருமருங்கிலும் பருத்தி ஆலைகள் காணப்படுகின்றன. சோமசுந்தரம் ஆலை, காளீஸ்வரர் ஆலை, ப்ரூக் பாண்ட் தேயிலைத் தொழிற்சாலை ஆகியவை இங்கு அமைந்துள்ளன. மேலும் அவினாசி சாலை, திருச்சி சாலை, மேட்டுப்பாளையம் சாலை ஆகிய சாலையோரங்களிலும் இயந்திரத்தொழில்கள் அமைந்துள்ளன.

பெரும்பாலான நிருவாகக்கட்டடங்கள் சத்தியமங்கலம் சாலை, அவினாசி சாலை மற்றும் திருச்சி சாலை ஆகியவற்றிற்கு இடைப்பட்ட பகுதியில் செறிந்துள்ளன. ஸ்டேட் பாங்க் சாலையின் ஆரம்பத்திலும் மேட்டுப்பாளையம் சாலையின் முடிவிலும் போக்குவரத்து மற்றும் செய்தித் தொடர்பு அலுவலகங்கள் அமைந்துள்ளள .

நீர், மற்றும் மின்சாரப்பங்கீடு ஆகியவை சாயிபாபா காலனி, டாடா பாத் ஆகிய பகுதிகளில் அமைந்து காணப்படுகின்றன. சாயிபாபா காலனியில்குடியிருப்புகள் மட்டுமன்றிச் சில பள்ளிக்கூடங்கள், அரசாங்க அலுவலகங்கள் மற்றும் தொழிற்சாலைகளும் அமைந்துள்ளன.

இந் நகரின் வடகிழக்குப் பகுதியில் நகரத்திற்கு ஒவ்வாத நிலப் பயன்பாடான வேளாண்மை நடைபெறுகிறது. இப்பயன்பாடு நூறு அடிச் சாலைக்கு வடக்கிலும்,தென்மேற்குப் பகுதியில் ஏரிக்கு அடுத்தும் காணப் படுகிறது.

கோவை நகரில் செல்வந்தர்களின் வீடுகள் பெரும்பாலும் பந்தய மைதானப்பகுதியில் அமைந்துள்ளன. இங்குக் காற்று வசதியும், சற்று உயர்ந்த மேட்டுநிலப் பகுதியாகவும் உள்ளதுதான் காரணம். இவை இரயில் பாதை மற்றும் போக்குவரத்து மிகுந்த சாலைகளை விட்டு விலகி அப்பால் இருக்கிறது என்பதும் குறிப்பிடத் தக்கது

மையப்பகுதி

ஒரு பெரிய நகரம் வளர்ச்சி பெறும்போது அதன் மையப்பகுதிகளும் நாளடைவில் வளர்ச்சி அடைகின்றன. இதனால் மையப்பகுதியைச் சுற்றிக்காணப்படும் குடியிருப்புப் பகுதிகள் மையப்பணிப் பகுதிகளாக மாற்றமடைகின்றன. பொதுவாக, கடைகள். கட்டங்களின் முன் பகுதியில் சாலையைப் பார்த்த வண்ணம் அமையும். எனவே, சாலையைப்

பார்த்த வண்ணம் அமைந்துள்ள கட்டடங்களின் முன்பகுதி கடைகளை அமைப்பதற்காக மாற்றப்படுகிறது. இம் மாற்றம் வியாபாரங்கட்கு ஏற்ற வாறு கிடங்குகளாகவோ, அலுவலகங்களாகவோ மாற்றி அமைக்கப்படும். பொதுவாக மருத்துவ மனைகள், சிற்றுண்டிச் சாலைகள், அலுவலகங்கள் போன்ற பணிகள் நகரின் மையப்பகுதியில் அமையப்பெறாமல் சற்று விலகியே அமைகின்றன. ஒவ்வொரு நகரிலுமுள்ள மையப்பகுதிக்கும் ஒரு தனிச் சிறப்பு உண்டு- இது சில சமயம் சில சிறப்புப் பெயர்களால் வழங்கப்படுவதும் உண்டு. சில நகரங்களின் மையப் பகுதி இருப்பிடத் தின் அடிப்படையில்அழைக்கப்படுவது உண்டு. இதற்கு எடுத்துக்காட்டாக இலண்டன் மாநகரின் மையப்பகுதியைக் கூறலாம். இது இந் நகரின் மேற்குப் பகுதியில் அமைந்திருப்பதால் அது மேற்கு முனை (West End) என்று கூறப்படுகிறது. பியூனஸ் அயர்ஸ் (Buenos Aires) நகரில அதன் மையப்பகுதி அந் நகரின் மையத்தில் அமைந்திருப்பதால் அது சென்ட்ரோ (Centro) என அழைக்கப்படுகிறது. சிகாகோ (Chicago) நகரின் மையப்பகுதி வளைய (Loop) வடிவத்தில் அமைந்திருப்பதால் அதற்கு வளையமையப்பகுதி என்று வடிவத்தின் அடிப்படையில் பெயர் சூட்டியுள்ளனர். இதே போல் சாவோ பாலோவின் (Sao Paulo) மையப்பகுதி முக்கோண வடிவத்தில் இருப்பதால் இது முக்கோண மையப்பகுதி என்று அழைக்கப்படுகிறது. சாதாரணமாக மேலை நாடு களில் மையப் பகுதியை டவுன் டவுண் (Down Town) என அழைக் கின்றனர். ஏன் சென்னை நகரில்கூட, நகரின் ஒரு பகுதியிலுள்ள மக்கள் பிராட்வே பகுதி செல்லுகின்றபோது 'டவுனுக்குப்போகிறேன், என்று குறிப்பிடுவதை நாம் கேட்கின்றோம்.இம் மையப்பகுதியில் உள்ள ஒவ்வொரு தெருவும் ஏதேனும் ஒரு பணியினை சிறப்பாகச் செய்கிறது. இதற்கு உதாரணமாகச் சென்னை நகரின் மையப் பகுதியை எடுத்துக் கொள்வோம். இங்கு ஆபரணங்கட்கு நேதாஜி சுபாஷ் சந்திர போஸ் தெரு சிறப்பு வாய்ந்தது. அதுபோல் இரும்புச் சாமான்களுக்குச் செப்புதாஸ் தெருவும், காகிதம், நோட்டுப் புத்தகம் போன்ற பொருட் களுக்கு ஆண்டர்சன்தெரு, மலையப்பெருமாள் தெரு ஆகிய தெருக் களும், மொத்த ஜவுளி விற்பனைக்குக் கிடங்குத் தெருவும் (Godown Street) மோட்டார்கள், வேளாண்மைக் கருவிகள், குழாய்கள் ஆகிய வற்றிற்கு தம்புசெட்டித் தெருவும், இரசாயனப்பொருட்களுக்கு நாராயண முதலியார் தெருவும், கண்ணாடிச் சாமான்கட்குத் தேவராசு முதலியார் தெருவும் சிறப்பிடம் வகிக்கின்றன.

நகர மையத்தில் சிறப்பு அங்காடிகளும் (Super market), பொழுதுபோக்குக் கலை அரங்குகளும் நிறைந்து இருப்பதால், மேலை,

நாடுகளில் இம் மையப்பகுதி டவுன்டவுண் (Down Town) என்று அழைக்கப்படுகிறது. இதே மையப்பகுதியை அமெரிக்காவில் 'மத்திய வியாபார வட்டம்' (Central Business District) என்று அழைக்கின்றனர். அங்கு மத்திய வியாபார வட்டம் என்பது நகரின் வணிக மையமாகவும் கருதப்படுகிறது. இப் பகுதியில் சில்லறை வியாபாரங்கள் (Retail Business), தனியார் தொழில்கள் மற்றும் பல விதமான மையப் பணிகள் காணப்படுகின்றன. பிரிட்டனின் மத்திய வியாபாரப் பகுதியை மையப்பகுதி (Central Area) என்றே அழைக்கின்றனர்.

மத்திய வியாபார வட்டம் (Central Business District) வியாபாரத்தை மையமாகக் கொண்ட பல தெருக்களைக் கொண்டுள்ளது. இப் பகுதியில் குடியிருப்பு வீடுகளும், சில இடங்களில் இருப்பதுண்டு. இவ் வீடுகளில் மையப் பணியில் ஈடுபட்டிருக்கும் மக்களும் மற்றத் தொழிலாளர்களும் வசிப்பார்கள். பெரும்பாலும் இந்த மத்திய வியாபார வட்டம் நகர் தோன்றியபோது மூலக்கருவாக இருந்தவையாகும். எனவே, நகரம் வளர்ச்சி அடைவதற்கு முன்பே இப் பகுதிகள் தோன்றியதால் இப் பகுதியில் மையப் பணிகளுடன் வேறு சில பணிகளும் இணைந்து அமைந்துவிடுகின்றன. இவை இரண்டும் ஒரே இடத்தில் அமைவதற்குக் காரணம் இவை ஒன்றுக்கொன்று தொடர்புடைய பணிகளைச் செய்வதுதான். மையப் பகுதியின் விளிம்பில் பொதுவாக வீடுகளும் தொழிற்சாலைகளும் ஒன்றோடு ஒன்று கலந்து காணப்படுகின்றன.

மத்திய வியாபார வட்டத்தின் பொதுவான தன்மைகள் (General Characteristics of Central Business District):

மத்திய வியாபார வட்டம் மக்களால் மிக எளிதாகச் சென்று அடையக்கூடிய வகையில் அமைந்து இருக்கும். பல பகுதிகளிலிருந்து சாலைகளும், இரயில் பாதைகளும் இங்கு வந்து சேரும். எனவே, இம் மையப் பகுதியில் பேருந்து நிலையங்களும், இரயில் நிலையங்களும் விமானத் தளங்களும் காணப்படுகின்றன. இதனால் வணிகத்திற்குப் போக்குவரத்து எவ்வளவு இன்றியமையாத அடிப்படையானது என்பது புலனாகிறது. முக்கியக் கடைவீதிகளில் மக்கள் பெருமளவில் வந்து போவதால் இவ்வீதிகளில் சில சிறப்பு அங்காடிகள் காணப்படுகின்றன நிலத்தின் மதிப்புஇப் பகுதியில் மிக அதிகம். எனவே, அதிக வாடகை கொடுத்து வியாபாரத்தைத் தொடர்ந்து நடத்தக்கூடிய, அதிகமான விற்பனை ஆகின்ற கடைகள் மட்டுமே இப்பகுதியில் அமையமுடியும். உதாரணமாக நகைக் கடை, ஜவுளிக்கடை போன்ற

கடைகள் அதிக வாடகையைத் தர முடியும். அதே சமயம் புத்தகக் கடை போன்ற கடைகள் அதிக வாடகையைத் தர இயலாது. எனவே இம்மாதிரி யான கடைகள் முக்கியக் கடைவீதியை விட்டு விலகிக் காணப் படுகின்றன. நகரின் ஆரம்பகாலத்தில் எல்லாவிதமான கடைகளும் இப்பகுதியில் இருந்து இருக்கக்கூடும். ஆனால் நகரம் வளர, வளர, மையப்பகுதியின் மதிப்பும் முக்கியத்துவமும் மேலோங்க, மேலோங்க சில சிறு பணிகள் வாடகைச் சுமை தாங்க முடியாமல் இப் பகுதியை விட்டு விலகிப் போகும். சிற்றுண்டி விடுதிகள், முடிவெட்டும் கடை, நாளிதழ்க் கடை, மிகச் சிறிய கடை போன்றவை மையப்பகுதி களுக்குப் பொருந்தாத பணிகளாக இருந்த போதிலும் வேறு பல வியாபாரத்திற்காக இங்கு வருபவர்களுக்கும், மற்றும் இப்பகுதியிலேயே தொழில் பார்ப்பவர்களுக்கும் சேவை செய்வதற்காக இவை பெரிய கடைவீதியை விட்டு சற்று விலகி அமைந்துள்ளன. வங்கிகள் மற்றும் பெரிய அலுவலகங்களுக்கு இங்கு அநேக வாடிக்கையாளர்கள் இருப்பதனாலும், மற்றும் இவற்றின் தேவை இப் பகுதியில் இன்றி யமையாததாக இருப்பதனாலும் அவை இங்கு இருக்க வேண்டியுள்ளது. மையப்பகுதியில் பகல் நேரத்தில் மக்கள் தொகை மிகமிக அதிக மாகவும், இரவு நேரத்தில் மிகமிகக் குறைந்தும் காணப்படும். இதற்குக் காரணம் இங்குக் குடியிருக்கும் வீடுகள் மிகக் குறைவு, மற்றும் குடியிருக்கின்ற மக்களும் மிகக் குறைவு. மத்திய வியாபார வட்டத்தின் தன்மைகளைக் கூறுகின்றபோது, அங்குக் காணப்படும் வான்நோக்கி உயர்ந்து நிற்கும் கட்டடங்களை மறக்க இயலாது. பொதுவாக ஒரு மாநகரின் மிக உயரமான கட்டடங்கள் மையப் பகுதியில் செறிந் திருப்பது இப்பகுதியின் சிறப்பாகும். இதற்குக் காரணம் இப் பகுதியைக் கிடையாக விரிவாக்க இயலாததால் மேல்நோக்கி கட்டடங்களை அமைக்க வேண்டியுள்ளது. இப்பகுதியில் நிலத்தின்மேல் காணப் படும் சுமையை (Pressure on land) இவை தெளிவாக எடுத்துக் காட்டுகின்றன.

நகர மையப் பகுதியில் நிலத்தின் மதிப்பு அதிகமாக இருப்பதால், பயன்பாடும் மிகஅதிகமாக உள்ளது. எனவே, சிறியஇடத்தில் கட்டடங்கள் மிக நெருக்கமாக கட்டப்படுகின்றன. மேலும், இப் பகுதி பழமையான பகுதியாகையால் இப் பகுதியிலுள்ள கட்டடங்களும், அது தோன்றிய போது இருந்த நிலைக்கு ஏற்பக் கட்டப்பட்டிருக்கும். இவை பாழடைந்த நிலையிலும் இருக்கக்கூடும், இவற்றைப் புதுப்பிக்கும்போது இவற்றை அகலப்படுத்த முடியாததால், இங்குக் கட்டப்படும் கட்டடங்கள்

செங்குத்தாகவே வளர்ந்து செல்கின்றன. ஆகையால், இங்குப் பலமாடிக் (Multi storied) கட்டடங்கள் கட்டப்படுகின்றன. எனவே, மையப் பகுதிகள் நீள அகலம் மட்டுமன்றி, உயரம் ஆகிய மூன்று அளவைக் கூறுகளைக் (Three Dimensional) கொண்டிருக்கின்றன. நகரின் மையப் பகுதியிலிருந்து வாடகை (Rent) விளிம்புகளை நோக்கிச் செல்லச் செல்ல குறைந்துகொண்டே செல்வதையும் நாம் காணமுடியும். பல மாடிக் கட்டடங்கள் கட்டப்படுவது 1900ஆம் ஆண்டுக்குப் பிறகு அதிகமாக உள்ளது. மேலும் விசைத் தூக்கிகளைப் (Lifts) பல மாடிக் கட்டடங்களில் பயன்படுத்தத் தொடங்கியுள்ளதால் கட்டடங்களை இன்னும் உயரமாகக்கட்ட ஆரம்பித்தார்கள். இதன் காரணமாக ஒரு கட்டடத்தில் பல்வேறு பணிகளைக் காண முடிகிறது. உதாரணமாக, ஒரு கட்டத்தின் கீழ்ப்பகுதியில் கடைகள் மற்றும் உணவு விடுதிகள் காணப்படுகின்றன. மேல் அடுக்குகளில் அலுவலகங்களும், அதற்கு மேல் உள்ள அடுக்குகளில் தங்கும் விடுதிகளும் இருப்பதைக் காண முடிகிறது.

நகரின் மையத்திலிருந்து விளிம்பை (Fringe) நோக்கிச் செல்லச் செல்ல வாடகை குறைந்துகொண்டே போவதுபோல் பலமாடிக் கட்டடங்களில் வாடகையும், மேல் அடுக்கிற்கு செல்லச்செல்லக் குறைந்துகொண்டே போகிறது.

நகரின் மையப்பகுதியில் பொதுவாக வசிக்கும் வீடுகள் காணப் படுவதில்லை என்று முன்பே கூறினோம். நகரின் மையப் பகுதி வளர்ச்சி அடைந்து அங்காடிகளும், அலுவலகங்களும் பெருகத் தொடங் கியதும் மையப் பகுதியில் வசித்து வந்த மக்கள், நகரத்தில் போக்குவரத்து வசதிகள் பெருகியுள்ளதால் இம் மையப் பகுதியை விட்டு, விளிம்புப் பகுதியில் சென்று குடியேறுகின்றனர். இதற்குக் காரணம் வாடகை மையப்பகுதியில் மிகவும் அதிகம் என்பதே ஆகும். இம் மையப் பகுதியின் விளிம்புகளில் பழைய வீடுகளும் சேரிகளுமே காணப்படுகின்றன.

மத்திய வியாபார வட்டத்தில் அலுவலகங்கள், வணிகம் போன்றவை பகலில் குறிப்பிட்ட நேரங்களில் மட்டுமே இயங்குவதால் இங்குப் பகலில் மக்கள் கூட்டம் மிக அதிகமாகக் காணப்படுகிறது. ஆனால், இரவுப் பொழுதில் இப் பகுதி, மக்கள் நடமாட்டம் இல்லாமல் ஒய்ந்து காணப்படுகிறது, இப் பகுதிக்கு வருகின்ற மோட்டார் வாகனங் களின் எண்ணிக்கை அதிகரித்துக்கொண்டே இருப்பதால் சில இடங் களில் சாலையைக் கடப்பது சிரமமாக உள்ளது.

நகரின் மையப் பகுதியில் பொதுவாக தொழிற்சாலைகள் எதுவும் இல்லையென்றாலும், பல ஆண்டுகளாக நடந்து வந்த சிறு தொழில்கள் இதில் காணப்படுகின்றன. இங்குப் போக்குவரத்து வசதி மற்றும் செய்தித் தொடர்பு அதிகமாகக் காணப்படுவதால், நாளிதழ்கள் (News papers) வெளியிடுவது, மற்றும் அச்சுத் தொழில்கள் ஆகியவையும் காணப் படுகின்றன. இம் மையப்பகுதியின் சேவை மண்டலம் மிகப் பெரியதாக இருப்பதால் இங்கு வரும் மக்களின் பொழுதுபோக்கு வசதிக்காகத் திரைப்பட அரங்குகளும் இங்கு அமைக்கப்பட்டுள்ளன.

மேற் சொன்ன விளக்கங்களில் இருந்து நாம் அறிவது யாது? ஒரு நகரம் என்று இருக்குமானால் அந்நகரின் உருவவியலை விளக்குவது அந்நகரில் அமைந்துள்ள சாலைகள், தெருக்கள், கட்டடங்கள் ஆகியவை அமைந்துள்ள முறையே ஆகும். மேலும், அந் நகரில் அமைந்து காணப்படும் பல்வேறு பணி மண்டலங்களின் தன்மை மற்றும் அமைவிடம் ஆகியவையும் ஆகும். இவை இரண்டும் நகரின் ஆரம்பக் காலத்திலிருந்து மாறுபாடு அடைந்துகொண்டு இருந்த போதிலும், சில குறிப்பான பணி மண்டலங்கள் எல்லா நகரங்களிலும் பொதுவாக இருப்பது அறியத் தக்கது

பணி மண்டலங்கள் பற்றி நாம் கூறும்போது ஒரு குறிப்பிட்ட பணிக்காக நகரில் ஒரு பகுதி அல்லது பல்வேறு பகுதிகளில் உள்ள நிலம் பயன்படுத்தப்படுகிறது. எடுத்துக்காட்டாக, தொழிற்சாலைப் பணி மண்டலம் (Industrial Zone) என்று ஒரு நகரின் ஒரு பணி மண்டலத்தை நாம் விளக்குகையில் அஃது அமைந்துள்ள இடம், பரப்பு, தொழிற்சாலைகளின் தன்மை போன்ற பல்றே கருத்துகளை நாம் தெளிவாக எடுத்துரைக்க முடிகிறது, இம் மண்டலத்தில் இதர பல் வேறு பணிகள் காணப்பட்ட போதிலும் தொழிற்சாலைப் பணி மிகச் சிறப்பாகக் காணப்படும். இதே அடிப்படையில் நகரிலுள்ள பணி மண்டலங்களைக் கீழ்க்காண்டவாறு பிரிக்கலாம்.

1. வியாபாரப் பணி மண்டலம்
2. வசிக்கும் பணி மண்டலம்
3. தொழிற்சாலைப் பணி மண்டலம்
4. செயலாட்சிப் பணி மண்டலம்
5. போக்குவரத்து, மற்றும் செய்தித் தொடர்பு பணி மண்டலம்
6. பொழுதுபோக்குப் பணி மண்டலம்
7. பொதுமக்கள் சேவைப் பணி மண்டலம்

வியாபாரப் பணிமண்டலத்தில் பல்வேறு பொருள்களை விற்பனை செய்யும் கடைகள் அடங்கும். இது நகரின் ஒரு பகுதியில் மிகச் சிறப்பாக அமைந்து காணப்படுமாயின், அதை அந்நகரின் சிறப்பு வியாபார மையம் என வழங்குகின்றோம். இங்குப் பல்வேறு விலை மதிப்புள்ள பொருட்கள் விற்கும் கடைகள், பெரும் வங்கிகள், காப்புறுதி அலுவலகங்கள், மற்றும், இதரப்பிற வியாபாரப் பணிகள் செறிந்து காணப்படுவதோடு, இங்கு வந்து போகும் மக்கள் மற்றும் வாகனங்களின் எண்ணிக்கை மிக அதிகமாக உள்ளது. நிலப் பயன்பாட்டுச் செறிவு அதிகமாக இருப்பதோடு இங்கு நிலத்தின் மதிப்பும் மிக அதிகமாக உள்ளது. இது தவிர நகரின் பல்வேறு பகுதிகளிலும் இந்த வியாபாரப் பணிகள் பல நிலைகளில் பரவியுள்ளது. அவை துணை வியாபாரப் பகுதிகள் என அழைக்கப்படுகின்றன.

எல்லா நகரங்களிலும் பெரும்பகுதிப் பரப்பில் வசிக்கும் இடங்கள் காணப்படுகின்றன. இவ் வசிக்கும் இடங்கள் சேரிகளிலிருந்து பெரும் மாளிகை வரை வேறுபடுகின்றன. மிகவும் குறைந்த வருமானம் பெறும் ஏழை மக்கள் வாழும் சேரிப்பகுதிகள் (Slums) நகரின் ஒதுக்குப் புறமான தூய்மைக் கேடான பகுதிகளிலும், அடுத்து மத்திய வருமானம் பெறும் மக்கள் வாழ்கின்ற பகுதி இருபுறமும், செல்வர்கள் வாழ்கின்ற மாளிகைகள் உள்ள பகுதி என்றும் வசிக்கும் இடங்கள் அங்குள்ள மக்களின் வாழ்க்கைத் தரத்திற்கு ஏற்ப அமைந்து காணப்படுவதோடு அவற்றை வெளிப்படுத்தும் வகையில் அமைந்துள்ளன.

ஒவ்வொரு பெரிய நகரத்திலும் பல்வேறு தொழிற்சாலைகள் இருக்கின்றன. இவை நகரின் ஒரு பகுதியில் செறிந்தும், சில பரவலாகவும், காணப்படுகின்றன. செறிந்து உள்ள பகுதியைத் தொழிற்சாலைப் பணிமண்டலம் என வழங்குகிறோம். இங்கே தொழிற்சாலையைச் சார்ந்த கட்டடங்களும், அங்கே பணிபுரிவோருக்கான வீடுகளும், மற்றும் தொழிற்சாலைகளின் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்யத் தேவையான கட்டடங்களும் அமைந்து காணப்படுகின்றன.

பொதுவாக நகரங்கள் பல்வேறுநிலைத் தலைநகரங்களாக விளங்குகின்றன. சில தாலுகாவின் தலைநகரங்களாகவும், சில மாவட்டத்தின் தலைநகரங்களாகவும் சில மாநிலத்தின் தலைநகரங்களாகவும் அமைந்திருப்பதால் இங்குப் பல்வேறு அரசுப் பணி சார்ந்த அலுவலகங்கள், நீதி மன்றங்கள், மற்றும் பல்வேறு துறையைச் சார்ந்த

அலுவலகங்கள் இப் பணி மண்டலத்தில் சிறப்பிடம் பெறுகின்றன. இவை பெரும்பாலும் நகரின் ஒரு பகுதியில் இருப்பதைக்கொண்டு இப் பகுதி செயலாட்சிப் பணிமண்டலம் என அழைக்கப்படுகிறது.

போக்குவரத்துப் பணி மண்டலத்தில் பஸ் போக்குவரத்து நிலையங்கள், இரயில்வண்டி நிலையங்கள், தபால், தந்தி அலுவலகங்கள், பழுது பார்க்கும் இடங்கள் ஆகியவை அடங்கும். இவை பொதுவாக நகர மொத்தப்பரப்பில் ஒரு சிறு விகித பரப்பையே கொண்டிருக்கும்.

நகரத்தில் வாழும் மக்கள் பல்வேறுபட்டவர்களாகவும், பல்வேறு சமூகப் பொருளாதார அந்தஸ்து கொண்டவர்களாகவும் உள்ளதால் அவர்களுடைய பொழுதுபோக்குத் தேவைகள் பலவாறாக இருக்கும். மேலும் நகரத்திற்குப் பல்வேறு காரணம் பற்றி (வியாபாரம், செயலாட்சி, சுற்றுலா, மேற்கல்வி, மருத்துவம்) வந்து போவோரின் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்யும் வகையில் பலவேறு விதமான பொழுதுபோக்கு வசதிகள் நிறைந்து காணப்படுகின்றன. இவை முறையே திரை அரங்குகள், நாடக அரங்குகள், கலைக்குழுக்கள், இரவுக்கேளிக்கைக் குழுக்கள் ஆகும். இவை பொதுவாக வியாபாரப் பகுதியிலோ, அதை அடுத்தோ அமைவது உண்டு. இதன் செறிவு அதிகமாக உள்ள பகுதி முழுவதையும் சேர்த்துப் பொழுதுபோக்குப் பணி மண்டலம் என்று அழைக்கிறோம்.

நகரங்களில் உள்ள மக்கள்தொகை அதிகமாக உள்ளதனால் அவர்களுக்காகச் சில சிறப்பான வசதிகள் செய்யப்படுகின்றன. அவை முறையே குடிநீர் வசதி, வடிகால் வசதி, விளையாடுமிடங்கள், பூங்காக்கள் ஆகியவையாகும். குடிநீர் வசதியை வழங்குவதற்கான கட்டடங்கள், நீர்த்தேக்கங்கள், அலுவலகங்கள், மக்கள் பொழுதுபோக்க பூங்காக்கள், விளையாடுவதற்காக, விளையாட்டுத் திடல்கள் ஆகியவை நகரத்தின் மிக முக்கியமான ஓர் அங்கமாகும். இப்பணிகள் நகரத்தின் தரத்திற்கும் அழகுக்கும் ஏற்ப இவற்றின் பரப்புக் காணப்படும். இப்பணிகள் செறிந்துள்ள பகுதியையே பொது மக்கள் சேவைப் பணி மண்டலம் என அழைப்பர்,

நகரங்கள் பல்வேறு பணிகளை மேற்கொண்டுள்ளதாலும் அப் பணிகளைச் சிறப்பாக மக்களுக்கு வழங்க வேண்டும் என்பதாலும், பணிகளின் தன்மைக்கும் தேவைக்கும் ஏற்ப இவை அமைந்து காணப்படுகின்றன. சில இடங்களில் பணி மண்டலங்களைப் பிரிப்பது அவ்வளவு எளிதான காரியமன்று, ஆன போதிலும் இப் மணிமண்டலங்களை ஓர் அளவுக்கு நாம் நன்கு காணமுடியும். என்பது அறியத்தக்கது.

9. இந்திய நகரங்களின் உருவவியல்

ஒரு நகரின் உருவவியலைப்பற்றி படிப்பதற்குமுன் அந் நகரில் காணப்படுகின்ற தெருக்களின் அமைப்பு, கட்டடங்களின் அமைப்பு மற்றும் அதனோடு தொடர்புகொண்ட நிலப்பயன்பாடு ஆகியவற்றிற் கான மேப்புகளைத் தயாரிக்க வேண்டும். மேலும் அந் நகரங்களின் தலம் **(Site)** மற்றும் சூழமைவு **(Situation)** ஆகியவற்றிற்கும் இடையே உள்ள தொடர்பினை அறிவதோடு அந் நகரங்களின் தோற்றம் மற்றும் வளர்ச் சிக்குக் காரணமான வரலாற்றுச் சூழல் பற்றியும் அறிவது இன்றியமையா தது. அதுவும் இந்திய நகரங்களுக்குப் பெரும் பாரம்பரியம் உண்டு. எனவே இன்றைய நகரங்களைப்பற்றிப் படிப்பதற்கு முன்னால் அவற்றின் வரலாற்றுப் புவியியல்பற்றித் தெரிந்துகொள்வது பெரும் நன்மை பயக் கும். எனவே இந்திய நகரங்களின் தோற்றம், வளர்ச்சி ஆகியவற்றைப் பற்றிச் சுருக்கமாகப் படிப்போம்.

இந்தியாவிலுள்ள பல நகரங்கள் பழங்காலத்தில் தோன்றிய போதிலும் அவற்றின் வளர்ச்சி பெரும்பாலும் இடைப்பட்ட காலத்திலும் தற்காலத்திலும் ஏற்பட்டது ஆகும். எனவே, இந் நகரங்களின் வளர்ச் சியை கீழ்க்காணும் தலைப்புகளில் ஆராயலாம்.

(1) பழங்காலத்தின் தலக் காரணிகள் (Locational factors)

(2) இடைப்பட்ட காலத்தில் உண்டான மேம்பாட்டுச் செயல் முறைகள் (Development processes)

(3) தற்காலத்துச் சீர்திருத்தம் மற்றும் திட்டமிட்ட அமைப்பு. (Redevelopment and planning)

சில இயற்கைக் காரணிகள் மாறுபட்ட அனுகூலங்களுடன் நகர்கள் அமைவதற்கு ஏற்ற தலங்களாக அமைந்தன. போக்குவரத்திற்கு ஏற்ற ஆறுகள், பெரிய ஏரிகள், இரு வேறுபட்ட நிலத்தோற்றங்கள் கூடுகின்ற பிரதேசம், கடற்கரையோரங்கள் ஆகிய புவியியல் காரணிகளும், முக்கிய கேந்திரங்களில் அமைந்த கோட்டைகள், கோயில்கள். சந்தைகள், போக்குவரத்து மாறுமிடம் (Break of bulk points) ஆகிய கலாசாரக் காரணிகளும் நகரங்கள் அமைவதற்கு ஏற்ற தலங்களாக விளங்கின.

பழங்காலத்தில் தோன்றிய நகரங்களை மதம் மற்றும் புவியியலோடு தொடர்புகொண்ட கேந்திர மையங்களும் மிகவும் கட்டுப்படுத்தின. கோட்டைகள் முதலில் நகரங்களின் கருவாக இருந்தன. ஆனால், காலப்போக்கில் மதம் நகரங்கள் உருவாக முக்கியக் காரணியாக விளங்கியது.

நகரங்கள் சில, ஆறுகள் கூடுமிடத்தில் தோன்றின. உதாரணமாக அயோத்தியா (Ayodha) சார்ஜு மற்றும் ஸராவஸ்தி கூடும் இடத்திலும், அலகாபாத் கங்கை - யமுனை கூடுகின்ற இடத்திலும், பாடலிபுத்திரம் (Patna) சோன் மற்றும் கங்கை கூடுகின்ற இடத்திலும் தோன்றின. அதேபால் விஸ்வநாத் கோவிலால் வாரணாசியும், கோரக்நாத் கோவிலால் கோரக்பூரும், மீனாட்சி அம்மன் கோவிலால் மதுரையும், கோணியம்மன் அல்லது கன்னியம்மன் கோவிலால் கோயம்புத்தூரும் தோன்றின.

இதேபோன்று கோட்டையைக்கருவாகக்கொண்டு நகரங்கள் தோன்றின. இதற்கு உதாரணமாக. கட்டாக், வேலூர் போன்ற நகரங்களைக் குறிப்பிடலாம். இவ்வாறான நகரங்கள் தென்இந்தியாவிலும், வடஇந்தியாவிலும் பழங்காலத்தில் தோன்றின.

பெரிய ஏரியை அடுத்துத்தோன்றிய நகரங்களுக்கு உதாரணமாகக் கோயம்புத்தூர் மற்றும் பங்களூரைக் கூறலாம்.

பழங்காலத்தில் சில நகரங்கள் தோன்றுவதற்குக் கல்வி நிறுவனங்கள் காரணமாக அமைந்தன. இதற்கு உதாரணமாக நாலந்தாப் பல்கலைக் கழகம், தட்சசீலம் (Taxila) பல்கலைக்கழகம் ஆகியவற்றைக் கூறலாம்,

சில சமயங்களில் இந்து அரசர்கள் தங்கள் தலைநகர்களை மாற்றிக்கொண்டதனால் சில நகரங்கள் தோன்றி வளர்ந்தன. ஆனால்

இவ்வாறு ஏற்பட்ட இடமாற்றங்களினால் இந் நகரங்களில் ஒருநிலையான வளர்ச்சி அமைப்புக் காணப்படவில்லை என்பதும் குறிப்பிட வேண்டும்.

இந்திய சரித்திரத்தின் இடைக்காலப் பகுதியில் ஆட்சி முறைகளில் அடிக்கடி மாறுதல்கள் ஏற்பட்டன. இவர்கள் காலத்தில் சிறு நகரங்கள் கலைப்பொருள்கள் (Handi crafts,) வாணிபம், நிர்வாகம் மற்றும் கல்வி நிறுவனங்களின் அளவாக வளர்ந்து பெரு நகர்களாக மாற்றம் அடைந்தன. மேலும் இக்காலத்தில் ஓர் ஆட்சியின் கீழ் நாடு இல்லாததால் வெவ்வேறு ஆட்சியாளர்களின் கீழ் இருந்ததால் இவர்கள் பல புதிய நகர்களைத் தலைநகர்களாக உருவாக்கினார்கள் அல்லது முதலில் இருந்த நகரங்களைத் தலைநகராகக் கொண்டு ஆட்சி புரிந்தனர்.

அக்பர், ஷெர்ஷா போன்றவர்களின் ஆட்சிக்காலத்தில் தேசிய சாலைகள் அமைக்கப்பட்டு வாணிபம் பெருகியதன் விளைவாகப் புதிய நகர்கள் வளர்ச்சி அடைந்தன. இவர்கள் காலத்தில் பல கோட்டைகளுடன் கூடிய நகரங்கள் தோன்றின. இராணுவத்தின் போர்த்திற முக்கியத்துவம் வாய்ந்த மையங்கள் குறிப்பிடும்படியான படைப்பிரிவு மையங்களாக விளங்கின.

ஐதராபாத், செகந்திராபாத் நகரங்கள் இக்காலத்தில் தோன்றின. அதேபோன்று ஆக்ரா கோட்டைநகராக யமுனா நதிக்கரையில் தோன்றியதாகும். லக்னோ, அகமதாபாத், ஜான்சி போன்ற நகரங்கள் இக்காலத்தில் தோன்றிய கோட்டை நகர்கள் ஆகும். அமிர்தசரஸ், இந்தூர், ஷோலாப்பூர், சூரத், ஜான்சி, தூத்துக்குடி, அகமத்நகர் ஆகிய நகர்களும் முக்கியமான கோட்டை நகர்களாக இடைப்பட்ட காலத்தில் முகமதியர் ஆட்சிக்காலத்தில் தோன்றிய நகர்கள் ஆகும்.

அண்மைக்காலம்

1757 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 1857 ஆம் ஆண்டு வரையான காலத்தில் கிழக்கிந்தியக் கம்பெனி அரசியல் மற்றும் பொருளாதாரத்தில் வளர்ச்சியும் வலிவும் அடைந்தது. அச் சமயங்களில் நகரங்கள் உள் நாட்டுப் பொருள்களை வாங்கி ஏற்றுமதி செய்யும் முக்கியமான மையங்களாக விளங்கின. அதேசமயம் ஐரோப்பியரின் பொருள்களை உள் நாட்டில் பங்கீடு செய்யும் பணியையும் இவை மேற்கொண்டன. மேற்கூறிய காலத்தை ஒரு நிலைத்திரிவு (Transtional) காலம் என்றும் கூறலாம். ஏனென்றால், இக்காலத்தில் அமைப்பு முறை, அரசியல்,

பொருளாதாரம் மற்றும் போக்குவரத்து ஆகியவற்றில் மாறுபாடுகள் தோன்றின. ஆனால் இதற்கு முன்பே இந்தியாவில் கடற்கரையோ ரங்களில் சில நகரங்கள் வளர்ச்சி அடைந்தன.
இவ்வளர்ச்சியை கீழ்க்காணுமாறு கூறலாம் :

(1) போர்ச்சுகீசியத் துறைமுக நகரங்கள்
டையு, பாஸியின், (**Bassin**), சோல் (**Chaul**) மற்றும் கோவா இவை ஏறக்குறைய 1560 ஆம் ஆண்டுகளில் தோன்றின.

(2) ஐரோப்பியரின் வியாபார நிலையங்கள்
(1700 கி. பி.) இக்காலத்தில் பம்பாய், சூரத், சென்னை மற்றும் கல்கத்தா ஆகிய நகர்கள் வளர்ச்சி பெற்றன.

(3) பிரெஞ்சுக்காரர்களின் வியாபார நிலையங்கள்
மாஹி, கள்ளிக்கோட்டை, காரைக்கால், சாந்தோம், கல்கத்தா, புதுச்சேரி ஆகியவை பிரெஞ்சுக்காரர்களால் வளர்ச்சி அடைந்த நகரங்கள்.

(4) டச்சுக்காரர்களின் வியாபார நிலையங்கள்
கொச்சின், புலிகாட், சென்னை மற்றும் கல்கத்தா ஆகிய நகரங்கள் டச்சுக்காரர்களால் வளர்ச்சி பெற்றன.

(5) டேனிஷ்காரர்களின் வியாபார நிலையங்கள்
தரங்கம்பாடி (**Tranquebar**), கல்கத்தா ஆகிய நகரங்களின் வளர்ச்சி டேனிஷ்காரர்களால் மேம்பாடு அடைந்தது.

1800-ஆம் ஆண்டு முதல் 1850ஆம் ஆண்டு வரையான காலத்தில் ஐரோப்பியர்களின் செல்வாக்கு மற்றும் தொடர்பால் கலாச்சார மாறுபாடுகள் தோன்றின. இக்காலத்தில் புதிதாக இரயில் பாதைகள் போடப்பட்டன. செய்திப்போக்குவரத்து, புதிய சாலைகள் அமைத்தல், நீர்ப்பாசன வசதிக்காக அணைகள் கட்டுதல் போன்ற செயல்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. இதற்குக்காரணம் தம் ஆட்சியை இந்தியாவில் நிலையானதாக ஆக்கிக்கொள்வதற்காகவும், இந்தியாவிலுள்ள வள ஆதாரங்களைத் தங்கள் நாட்டிற்குக் கொண்டுபோகவும் அதே சமயம் தங்கள் நாட்டின் பொருள்களை இந்தியாவில் விற்பனை செய்து பொருள் சேர்ப்பதற்காகவுமே ஆகும். இருந்தபோதிலும் இந்தியர்கள் இதனால் ஓரளவுக்கு மேம்பாடு அடைந்தார்கள் என்பதும் மறுக்க முடியாத ஒன்றாகும்.

1854 முதல் 1914-ஆம் ஆண்டுவரை இந்தியாவில் தொழில்வளர்ச்சி காணப்பட்டது. முதன்முதலாக இந்தியாவின் வளஆதாரங்களை அவர்கள்

மறைமுகமாகச் சுரண்ட ஆரம்பித்தனர். துறைமுக நகரங்கள் நகர்மய மாக்குதலுக்கத் தூண்டுகோலாக அமைந்தன.

இரயில்பாதை செறிவை அடிப்படையாகக் கொண்டு கல்கத்தா, பம்பாய், சென்னை போன்ற நகாங்கள் வளர்ச்சி அடைந்ததன் விளைவாக, பருத்தி ஆலைகள் இங்கே செறிந்து அமைந்தன. இச் சமயத்தில் இரு வகையான காரணிகள் நகர்மயமாக்கல் செயலை ஊக்குவித்தன.

1. முதலாவதாக, துறைமுக நகர்கள் தம் தொழிற்சாலைகளின் அளவாக கிராமத்திலும், சிறு நகரங்களிலும் உள்ளவர்க்கு வேலைவாய்ப்பு அளிக்கும் மையங்களாக விளங்கின.

2. இந்தியாவின் மத்தியப் பகுதியில் அமைந்த நகரங்கள், அப் பகுதியிலுள்ள கச்சாப் பொருட்களைச் சேகரித்து அனுப்பும் மையங்களாகவும், இறக்குமதி செய்யப்பட்ட பொருட்களை பங்கீடு செய்யும் மையங்களாகவும் மாற்றமடைந்தன. அதே சமயம் உள்நாட்டிலிருந்த பருத்திச் சேகரிப்பு மையங்களான அகமதாபாத், நாகபுரி, ஷோலாப்பூர் போன்ற நகரங்களில் பருத்திக் நெசவுத் தொழிற்சாலைகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டன. 1911ஆம் ஆண்டு இந்தியர்களால் ஜாம்ஷெட்பூரில் **(Jamshedpur)** முதல் இரும்பு உற்பத்தித் தொழிற்சாலை ஆரம்பிக்கப்பட்டது. அதே சமயம் இந்தியாவிலுள்ள எல்லா நகரங்களும் இரயில் பாதைகளால் இணைக்கப்பட்டன.

பல்வேறு நகரங்கள் அரசியல் பிரிவுகளின் ஆட்சி மையங்களாக ஆக்கப்பட்டன. அதே நேரத்தில் இரண்டாம் உலகப்போரின் விளைவாக வணிகம் மற்றும் இன்ன பிற செயல்கள் மேலோங்கினதால் நகர்மயமாதல் ஊக்குவிக்கப்பட்டது.

பல்கலைக்கழகங்கள், கல்லூரிகள், ஆகியவை இக்காலத்தில் நகருக்கு வெளியில் கட்டப்பட்டன. இவை நகரின் வெளிப்புறங்களில் கட்டிட வளர்ச்சியை ஊக்குவித்தன.

போர்வீரர்களுக்கான பல புதிய நகரங்கள் மற்றும் பொதுப்பணி அலுவலகங்கள் நகரின் பழைய பகுதிக்கு வெளியே திட்டமிட்டுக் கட்டப்பட்டன, இவ்வகையான வளர்ச்சி சூரத், கான்பூர், வாரணாசி, அலகாபாத், லக்னோ, ஆக்ரா, அம்பாலா, லூதியானா, டெல்லி, சென்னை, பெங்களூர் இன்னும் பிற நகரங்களில் இப் பாளையங்கள் அமைக்கப்பட்டு நகரங்கள் மேலும் வளர்ச்சி அடைந்தன.

இதேபோன்று இரயில்வே சந்திப்புகளும் நன்கு வளர்ச்சி அடைந்தன.

இந்தியா சுதந்திரம் அடைந்த பின்னர், பெரும் தொழிற்சாலைகள் மற்றும் சக்தி உற்பத்திக்கான பல நோக்குத் திட்டங்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டதால், பல புதிய நகர்கள் தோன்றியதோடு, பழைய நகரங்கள் வளர்ச்சியடைந்தன. சண்டிகார் மற்றும் புவனேஸ்வர் ஆகிய இரு புதிய நகரங்கள் இச் சமயத்தில் தோன்றின. இச் சமயத்தில் நாடு இழந்தோரின் (displaced person) மறுவாழ்வுக்காக, பல புதிய நகரங்கள் தோன்றின. பரிதாபாத். நிலோக்ஹரி (Nilokhari), கல்யாணி போன்ற புதிய நகரங்கள் தோற்றுவிக்கப்பட்டன.

முடிவாகக் கூறப்போனால் இந்திய நகரங்களின் தோற்றம் மற்றும் வளர்ச்சி, மேற்கு நாடுகளிலுள்ள நகரங்கள்போல் அல்லாமல் தனித்தனமை வாய்ந்தவை ஆகும்.

இதுவரை கண்ட இந்திய நகரங்களின் தோற்றம் மற்றும் வளர்ச்சியிலிருந்து நாம் பல்வேறு காலங்களில் நகரங்கள் பல்வேறு காரணங்களின் அடிப்படையில் தோன்றி வளர்ந்தன என்றும், இங்குப் பல்வேறு கலாச்சாரங்கள் நிலவி வந்தன என்றும் அறிகிறோம். இக் காரணம்பற்றி இந்திய நகரங்கள் அமெரிக்க நகரங்கள் போன்று தெளிவான பணிப்பகுதிகளைப் (Functional Zones) பெற்று அமையாமல் இவை சற்றுக் கலந்து காணப்படுகின்றன. இதற்குக் காரணம் இந்திய நகரங்களுக்கு இருக்கும் பாரம்பரியம் அமெரிக்க நகரங்களுக்கு இல்லை என்பதோடு அவை வெகு அண்மையில் தோன்றியதே ஆகும்.

இந்தியாவில் கோவிலைக் கருவாகக்கொண்டு வளர்ந்த நகரங்களின் உருவவியல் ஒரே மாதிரியாக இருக்கின்றன. இவற்றின் அமைவிடங்கள் அனைத்தும், இவை தோன்றிய காலத்திற்கு ஏற்ப சாதகமான இடங்களில் தோன்றின. அதேபோல் தலம் மற்றும் குழமைவுக்கு ஏற்ப, சில பணிகளைக்கொண்டு இயங்கி வந்தன. எனவே, பொதுவாக இந்திய நகரங்கள் அனைத்திலும் ஒரு பொதுவான அமைப்புக்காணப் படுகிறது,. இதனால் நகரங்கள் அப் பிரதேசத்தின் தனித் தன்மையைப் பிரதிபலிக்கின்ற கண்ணாடிகள் என்பது விளங்கும். அதே போன்று அண்மையில் ஐரோப்பியர் வருகையால் தோன்றிய மலைவாசஸ்தல நகரங்களும். இராணுவ நகரங்களும் கூட ஒரே மாதிரி

யான பண்புகளைப் பெற்றிருக்கின்றன. பொதுவாக இந்திய நகரங்களில் அமைவிடத்திற்கும் கட்டமைப்பிற்கும் முக்கியத்துவம் தரப்பட்டிருக்கிறது. அந்த அளவுக்கு முக்கியத்துவம் பொருளாதாரப் பணிக்குத் தரப்படவில்லை என்பது குறிப்பிடத்தக்கது.

இந்திய நகரங்கள் பற்றிக் கூறும்போது அவை பல்வேறு காலத்தில் தோன்றிய பகுதிகளைக் கொண்ட ஒன்று என்று குறிப்பிடுகிறோம், மேலும் இவை பாழடைந்த கோட்டை, பேட்டை, முக்கியமான ஆனால் கவனிப்பாரற்ற கோவில், செயலாட்சி அலுவலகங்கள், பள்ளிகள் மற்றும் கடைகள், அண்மைக் காலத்தின் சில தோற்றங்களைக்கொண்டது இந்திய நகரம் என்று முப்பது ஆண்டுகளுக்குமுன் கூறப்பட்டது.

ஐரோப்பியர் இங்கு வருவதற்கு முன்னால் தோன்றி ஆனால் கடந்த நூற்றாண்டில் வளர்ச்சியடைந்த நகரங்கள், இந்த இரண்டிற்கும் இடையேயுள்ள வேறுபாட்டினைக் காட்டி நிற்கின்றன. பெரும் துறைமுக நகர்களான கல்கத்தா, பம்பாய், சென்னை ஆகிய நகரங்கள் பெரும்பாலும் ஆங்கிலேயர் காலத்தில் வளர்ச்சி பெற்றவை. எனவே, இங்கு இந்திய-ஐரோப்பிய நகரப் பாரம்பரியம் இணைந்து காணப்படுவதோடு அவை இன்றும் தொடர்ந்து வருகின்றன.

இந்திய நகரங்கள் என்று சொல்லும்போது அவற்றின் தன்மையும் வரையறையும் யாது என்பது பற்றி அறிவது நன்று. இந்திய மக்கள் தொகைக் கணக்கெடுப்பின்படி (Census) நகரம் என்று ஒரு குடியிருப்பு கூறப்படவேண்டுமானால் அது சில தகுதிகளைப் பெற்றிருக்கவேண்டும். அவை பின்வருமாறு :

1. மக்கள்தொகை பொதுவாக 5000 க்குமேல் இருக்க வேண்டும்.
2. இங்கு வாழும் மக்களில், தொழில் செய்வோர் 75 சதவீதத்திற்குமேல் வேளாண்மையல்லாத தொழிலில் ஈடுபட்டு இருக்கவேண்டும்.
3. இக் குடியிருப்புகளில் மக்கள் அடர்த்தி சதுரமைலுக்கு 1000 பேராக இருக்கவேண்டும்.

இம் மூன்று நிபந்தனைகளில் எவையேனும் இரண்டு நிபந்தனைகளை ஒரு குடியிருப்பு நிறைவு செய்யுமானால் அது நகரம் என்று அழைக்கப்படுகிறது. முத்துக்கவுண்டன்புதூர் இரயில்வே காலனி என்னும் நகரின் மொத்த மக்கள்தொகை 35 ஆகும். இங்குத் தொழில்

செய்வோர் அனைவரும் வேளாண்மையல்லாத பணியில் ஈடுபட்டுள்ள தால் இது நகரம் என வகைப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. மேலே கூறப்பட்ட எடுத்துக்காட்டிலிருந்து நாம் அறிவது என்ன? இந்தியாவிலுள்ள ஆறாம் வகுப்பு நகரங்கள் பெரும்பாலும் வளர்ச்சி அடைந்த கிராமங்களே ஆகும். இவை போக்குவரத்து வசதிகளின் விளைவாகவும் பெருநகரங்களுக்கு அருகில் இருப்பதினாலும் இம் மக்களின் தொழில்கள் சிறிது மாற்ற மடைந்ததால் 'நகரம்' என்று தகுதியைப் பெற்றன என்பதை நாம் மறுக்க இயலாது எனவே, இப்பேர்ப்பட்ட நகரங்களில் கிராமத்தின் பண்புகள் காணப்படுவது இயற்கையன்றோ',

இப்பொழுது இந்திய நகரங்களில் காணப்படும் சில பண்புகள் யாவை என்பதைப் பார்ப்போம். பொதுவாக இந்திய நகரங்கள் பெரும் பாலும் செயலாட்சிப்பணியை மேற்கொண்டுள்ளன. அதேபால் கட்டி டங்களின் அமைப்பு, வகுப்புகளின் கொத்திணைவு (Segregation), வேளாண்மைப் பண்புகள் இன்னபிற பண்புகள் இந்திய நகரங்களில் சிறப்பாகக் காணப்படுகின்றன.

இந்திய நகரங்களில் பெரும்பாலானவை செயலாட்சி (Admini stration) மையங்களாகத் திகழ்கின்றன. உதாரணமாக, இந் நகரங்கள் நகரப்பஞ்சாயத்து மையங்களாகவோ, தாலுகாவின் தலைமை மைய மாகவோ, மாவட்டத்தின் தலைநகராகவோ, மாநிலங்களின் தலைநக ராகவோ அமைந்து செயலாட்சிப் பணிபுரிகின்றன. மாவட்டத் தலை நகர்களில் பெரும்பான்மையானவற்றிற்கு அம்மாவட்டத்தின் பெயரைச் சூட்டி இருப்பதே இக் கருத்தை விளக்கும். இப்படிப்பட்ட பிரிவுகள் மொகலாயர் காலத்தில் (அக்பர்) ஆரம்பிக்கப்பட்டது, என்பதை நாம் முன்பு கண்டோம். மேலும் இந் நகரங்கள் உள்நாட்டு வணிகத்திற்கு மையமாக விளங்குவதோடு சுற்றியுள்ள கிராம மக்களுக்குச் சில பணி களைக்கொண்டு சேவை செய்கின்றன. எனவே, இம்மாதிரியான நகரங்களின் அமைப்பு ஏறத்தாழ ஒரே மாதிரியாக இருக்கிறது. இங்கு அரசு அலுவலகங்கள், பொதுப்பணிக் கட்டிடங்கள் ஆகியவை ஒரே மாதிரியாகவே இருக்கின்றன.

இந்தியாவில் சரித்திர காலந்தொட்டே வேலைகளின் அடிப் படையில் மக்கள் பிரிக்கப்பட்டனர். அது காலம் செல்லச் செல்ல சாதிகளாக மாற்றமடைந்தது. எனவே, ஒரு சாதி அல்லது சமயத்தைச் சார்ந்த மக்கள் பல்வேறு காரணங்களுக்காக ஒன்றாக வாழ விரும்பு கின்றனர். இந்தச் சாதி சமயங்கள் இன்னமும் கிராமங்களில் வேர்

ஊன்றி இருப்பதை யாரும் மறுக்க இயலாது. இப்படிப்பட்ட மக்கள் நகர்மயமாதலின்போது நகரங்களில் சென்று குடியேறுகின்ற போது தம் சாதி மற்றும் சமயத்தினரோடு வசிப்பதை விரும்புவதால், இந்திய நகரங்களில் இச் சாதி சமயக்கொத்திணைவை (Segregation) நாம் காண முடிகிறது. இதற்குக் காரணம் பொருளாதார, சமூக மற்றும் பாதுகாப்பு ஆகியவை காரணமாக இருக்கலாம். உதாரணமாக மதுரை நகரின் திருமலை நாயக்கர் மகாலைச் சுற்றி சௌராஷ்டிர வகுப்பைச் சார்ந்தவர்களும், கோரிப்பாளையம் பகுதியில் முகமதியர்களும், அரசரடிப் பகுதியில் கிறித்தவர்களும், டி.வி.எஸ். நகரில் பிராமண வகுப்பைச் சார்ந்தவர்களும் வசிப்பது மேற்படி கூற்றை உறுதிப்படுத்துகின்றது.

இந்தியப் பெருநகரங்களில் காணப்படுகின்ற மையப்பகுதிகளில் மேற்கத்திய நாடுகளில் உள்ள நகரங்கள்போல் வியாபாரப் பகுதி, வசிக்கும்பகுதி, தொழிற்சாலைப் பகுதி எனத் தனித்தனியே இல்லாமல் இவை கலந்து காணப்படுகின்றன. இம் மையப்பகுதியில் வியாபாரப் பணிகளின் செறிவு அதிகமாக உள்ள போதிலும் மேற்படிப் பகுதிகள் தனித்தனியாக இல்லாமல் இருப்பது பணிமண்டலங்களைப் பிரிக்கும் பொழுது சிரமமாக உள்ளது. இதற்கு எடுத்துக்காட்டாக வீட்டின் முன்பகுதியில் கடைகளாகவும், பின்புறத்தில் வசிப்பிடமாகவும் அமைந்த நிலப்பயன்பாடுகளை நாம் பல நகர்களில் இன்றும் பார்க்கலாம்.

இந்திய நகரங்களில் பெரும்பாலான ஆறாம், ஐந்தாம் வகுப்பு நகரங்களில், ஏன் முதல் வகுப்பு நகரங்களில் கூட ஒரு பகுதியில் இன்னமும் சிறு பகுதி வேளாண்மைக்குப் பயன்படுகிறது. மேலும், கிராமத்திலிருந்து நகரத்தை உருவவியல் அடிப்படையில் பிரிப்பது மிகவும் கடினமான காரியமாகும். ஏனெனில், இந் நகரங்கள் சில கிராமங்களின் மத்தியில் அமைந்ததால் இவை வளர்ந்து நகரத்தகுதியைப் பெற்று இருக்கலாம். மேலும், இவை கிராமத்தைவிடச் சற்றுப் பெரியதாகவோ, சிறியதாகவோ உள்ளன. இப்படிப்பட்ட நகரங்கள் இரண்டு மூன்று தெருக்களையும், சில சாலைகளையும் கொண்டு காணப்படுவதோடு தல செயலாட்சிப் பணிகளும் அமைந்திருக்கும்.

இந்திய நகரங்கள் ஏறக்குறைய ஒரே மாதிரியான அமைப்பைக் கொண்டு விளங்கினாலும், அங்குக் காணப்படும் கட்டிடங்கள் அப் பிரதேசத்தின் சில தன்மைகளை வெளிப்படுத்தி நிற்கின்றன. உதாரணமாக, வீடுகளின் முன்புறம் தூண்கள் வைத்துக் சட்டப்பட்ட வீடுகளும், திண்ணைகள் வைத்துக் கட்டப்பட்ட வீடுகளும் இன்றும் நகரங்களில் காணப்படுகின்றன.

இந்திய நகரங்கள் சில ஆங்கிலேயர் காலத்தில் தோன்றி வளர்ச்சி அடைந்தவையும், பழங்காலத்தில் தோன்றி இவர்கள் காலத்தில் வளர்ச்சி அடைந்தவையும் ஆகும். இவற்றில் சில தனிப்பண்புகள் காணப்படுகிறன. ஒரு பகுதியிலுள்ள அமைப்பு இந்தியப்பாணியை வெளிப்படுத்துவதாகவும் மற்றொன்று ஐரோப்பியர் பாணியில் திட்டமிடப்பட்டிருப்பதையும் தெளிவாகக்காணமுடியும். இப் பகுதிகளில் பெரிய தோட்டங்கள் கொண்ட பங்களாக்களும் நீண்ட அகலமான சாலைகளும், வீடுகளுக்கு இடையே இடைவெளியும் கொண்டு காணப்படுகிறது. அதே சமயம் இந்தியப்பாணியில் அமைந்த பகுதியில் கட்டடங்கள் நெருக்கமாகவும், சாலைகள் குறுகலாகவும் காணப்படும். இந்த இரு பகுதிகளும் பொதுவாக இரயில் பாதையால் பிரிக்கப்பட்டு இருக்கும். இந்தியாவில் பொதுக்குடியிருப்புகள் மற்றும் இரயில்வே குடியிருப்புகள் ஐரோப்பியர் வரவால் ஏற்பட்டவையாகும். இங்குக்காணப்படும் கட்டிடக்கலை ஐரோப்பியப்பாணியைத் தழுவியதாக உள்ளது. இரயில்வே குடியிருப்புகள் பெரும்பாலும் திட்டமிட்டுக் கட்டப்பட்டவையாகும். இங்கு வீடுகள் நீளவடிவத்தில் (Rectilinear) அமைந்துள்ளன. இராணுவக் குடியிருப்புப் பகுதிகளில் அவர்களுக்குப் பணிபுரிவதற்காக கடைத் தெருவும் இருப்பது உண்டு. இம்மாதிரி இரு பணிபுரியும் நகர்கள் பற்றி முன்பே கூறப்பட்டுள்ளது.

இந்தியப் பாணியில் அமைந்த நகரங்களின் தன்மைகள்

இந்தியப் பாணியில் அமைந்த நகரங்கள் வடக்குச் சமவெளியிலும் பாலைவனத்தின் ஓரங்களிலும், தக்காண பீடபூமிப்பகுதியிலும் காணப் படுகின்றன. இவை தென்மேற்கு ஆசியாவிலிருந்த முகமதியரின் செல்வாக்கு கொண்டு சில பொதுவான தன்மைகள் பெற்று விளங்குகின்றன. இந் நகரங்களில் தெருக்கள் குறுகலாகவும் ஒழுங்கான அமைப்பும் இல்லாமல் இருப்பதோடு போக்குவரத்திற்கு முப்பது முதல் நாற்பது அடிவரை அகலம்கொண்ட சாலைகளைக் கொண்டு இருக்கின்றன. இவற்றின் இருபுறங்களிலும் நடைபாதைகள் இல்லை. மேலும், இச் சாலைகளின் இருபுறம் அமைந்த கடைகள் சாலையை நோக்கி நீட்டிக்கொண்டு காணப்படுகின்றன. இந் நகரங்கள் முழுவதும் கட்டிடங்களால் நிரப்பப்பட்டுள்ளன. தெருக்கள், வீடுகள், திறந்த முற்றங்கள், சந்தை இவற்றைத் தவிர மற்ற இடங்களில் கட்டடங்களே நிரம்பியுள்ளன. இங்கு ஒன்று அல்லது இரண்டு அடுக்கு கட்டடங்கள் தாம் அதிகமாகக காணப்படுகின்றன. ஆனால் முக்கியமான தெருக்

களில் நான்கு முதல் ஆறு அடுக்குகள் வரை கொண்ட உயரமான கட்டடங்கள் கட்டப்பட்டுள்ளன, இக்கட்டடங்கள் செங்கல் அல்லது கருங்கல்லுடன் சுண்ணாம்பு கொண்டு கட்டப்பட்டவையாகும். இவற்றின் கூரைக்கு வளைந்த ஓடுகள் பயன்படுத்தப்படுகின்றன. மண் சுவர்களும் கூரையும் வேய்ந்த வீடுகள் இந்நகர்களின் விளிம்பில் (Fringe) மிகுதியாகக் காணப்படுகின்றன.

இந்து அல்லது முகலாய வரலாற்றுச் சிறப்பு வாய்ந்த நகரங்கள் பெரும்பாலும் குன்றுக்கு அருகிலோ, ஆற்றங்கரைக்கு அருகிலோ, அமைந்து காணப்படுகின்றன. ஆங்கிலேயர் வருகைக்கு முன்பே இருந்துவந்த கோட்டைச் சுவர் மற்றும் அகழி (moats) இன்னும் சில இடங்களில் காணப்படுகின்றன. கோவில் அல்லது மசூதி (mosque) கட்டிடங்கள் தாம் இப் பகுதியில் காணப்படும் மிக உயரமான கட்டடங்கள் ஆகும்,

ஆங்கிலேயர் வரவால் ஏற்பட்ட மாற்றங்களை நகர மற்றும் (Town Hall) நகராட்சி அலுவலகம் (Muncipal office) கூரை அமைக்கப்பட்ட மைய அங்காடி மற்றும் மணிக்கூண்டு (Clock Tower) ஆகியவற்றால் தெளிவாகக்காணலாம். நகரங்களில் செல்வ சிறப்பு கொண்ட வணிகர்களின் வீடுகளும், நவீன முறையில் கட்டப்பட்ட கட்டடங்கள் மற்றும் பழமையான கட்டடங்கள் பக்கம் பக்கமாக அமைந்துள்ளன. இவை சிறு சந்துகள் மற்றும் தனிமையான முற்றங்களில் முடிவடைவது அண்மைக்கால நாகரிகம் இப்பகுதியில் பரவாமல் பழமையுடன் விளங்குவதை எடுத்துக்காட்டுகிறது.

வட இந்தியாவில் உள்ள நகரங்களில் காணப்படும் முக்கியமான கடைவீதி சௌக் (Chowk) என்று அழைக்கப்படுகிறது. இவை மேற்கத்திய நகரங்களில் மத்திய வியாபார வட்டத்திற்கு ஒப்பானதாக இல்லாமல் வேறுபட்டுள்ளது. இங்கு உணவுப்பொருட்கள், துணிகள், இரும்புச் சாமான்கள் (Hardware), ஆபரணங்கள் விற்கும் சிறிய கடைகள் பல நெருங்கி அமைந்துள்ளன. குறிப்பிட்ட பொருட்களை விற்கும் கடைகள் பொதுவாக ஒரே பகுதியில் அமைந்து காணப்படுகின்றன. இங்கு தானியம் விற்பதற்காக ஒரு கடைத்தெருவும், காய்கறிகள் விற்பதற்காக ஒரு கடைத்தெருவும் அமைந்துள்ளது. ஒரு தெருவில் உலோகப்பாத்திரக் கடையும், ஒரு தெருவில் மண்பாண்டங்களும் விற்கப்படுகின்றன. பொற்கொல்லர்கள் பொதுவாக ஒரு தெருவில் காணப்படுகின்றனர். கடன் கொடுப்பவர்கள், அடகு பிடிப்பவர்கள் (Pawn Brokers), மருத்துவர்கள், வழக்கறிஞர்கள், பல்வைத்தியர்

ஆகியோர் முக்கிய கடைவீதிக்கு அருகில் காணப்படுகின்றனர். சில சமயங்களில் மேற்குறிப்பிட்ட பணிகள் கட்டடங்களின் இரண்டாவது அடுக்கில் அமைவதும் உண்டு. ஆனால் பொதுவாக மேல் அடுக்கு, மற்றும் கட்டடத்தின் பின்பகுதி ஆகியவை வணிகர்கள் வசிக்கும் இடங்களாகப் பயன் படுத்தப்படுகின்றன. தானியங்களின் மொத்த வியாபாரம் வழக்கமாக அருகிலேயே அமைந்திருக்கிறது, சில்லறை வியாபாரம் செய்யும் கடைகள் போக்குவரத்து அதிகமாக உள்ள தெருக்களில் ஒன்றிரண்டு மைல்கள் வரையும் தொடர்ந்து அமைவதுண்டு. இரண்டாந்தர கடை வீதிகள் வழக்கமாகப் பெரிய நகரங்களில் மட்டுமே தோன்றுகின்றன.

நம் நாட்டில் கடைத்தெருக்களை அடுத்துக் காணப்படுவது குடியிருப்புப் பகுதிகளே ஆகும். இவ்வகையான குடியிருப்புப் பகுதிகளில் 'சாதி' உணர்வு மேலோங்கி உள்ளது. உயர்ந்த சாதியினராகக் கருதப் படுவோரின் இல்லங்கள் மையப் பகுதியில் அமைந்து இருப்பதோடு இவை நன்கு கட்டப்பட்டவையாகும். இந்துக்களும் முகமதியரும் தனித் தனிப்பகுதிகளில் வசிக்கின்றனர். மேலும், இவர்களுக்குள் பொருளாதார மற்றும் சாதிகளின் உட்பிரிவு அடிப்படையில் பிரிந்தும் காணப்படு கின்றனர். கூலிவேலை செய்வோரும், ஏழைமக்களும் நகரின் விளிம்புப் பகுதியில் வசிக்கின்றனர். இந்திய நகரங்களில் கடைத்தெருக்களில் விற்கும் பொருட்களுக்கு ஏற்ப தனித்தனியாகவும், குடியிருப்புப் பகுதி யில் சாதி மற்றும் பொருளாதாரம் ஆகியவற்றின் அடிப்படையிலும் தனித்தனிப் பகுதிகளாக இருப்பதால், மேற்கத்திய நகரங்களில் காணப் படுவது போல் குடியிருப்புப் பகுதி தனியாகவும், வியாபாரப் பகுதி தனியாகவும் இல்லாததால் இங்கே நிலப்பயன்பாடு அடிப்படையில் எல்லைகளை வரையறுப்பது மிகவும் கடினமான காரியமாகும், மேலும் இங்கு வியாபாரிகள் கடைத்தெருவிலேயே வசிக்கின்றனர். தொழிற் சாலைகள் பெரும்பாலும் வசிக்கும் பகுதியிலேயே அமைந்திருக்கின்றன. சில பகுதிகளில் பொருள்களை உற்பத்தி செய்வதும், விற்பனை செய்வதும் ஒரே இடத்தில் நடைபெறுகிறது.

இந்திய நகரங்களில் காணப்படும் ஐரோப்பியப் பாணி

(European pattern in Indian cities)

ஐரோப்பியர் வருகைக்குமுன் இருந்த இந்திய நகரங்கள் அவர்கள் வந்தபின் தோற்றுவிக்கப்பட்ட நகரங்களிலிருந்து வேறுபட்டு நிற்கின் றன. ஏனெனில், ஐரோப்பியர் காலத்தில் இராணுவத்தினர் குடியிருப்பு

(Contonments), பொதுத்துறை நிலையங்கள் (Civil Stations), இரயில் வே குடியிருப்புகள் (Railway Colonies) ஆகியவை குறிப்பிட்ட பணி களுக்காகத் திட்டமிட்டுக் கட்டப்பட்டவை ஆகும். இங்குச் சாலைகள் அகலமாகவும், கம்பி இடப்பட்டும் உள்ளன. வீடுகள் பெரும்பாலும் பரந்த பகுதியின் மையத்தில் கட்டப்பட்டு அதைச் சுற்றி மதில்சுவர் கள் கட்டப்பட்டிருக்கின்றன. இவ்வீடுகள் பெரும் பங்களாக்கள் ஆகும், இவற்றைச் சுற்றி மரங்களும் புல்வெளிகளும் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. இப்படிப்பட்ட பங்களாக்களின் சுவர்கள் அகலமாகவும், கூரை உயர மாகவும், ஜன்னல்கள் பெரியதாகவும், வாசல் அகலமானதாகவும் சுற்றிலும் தூண்களுடனும் காணப்படுகின்றன. இவற்றின் கூரை சிமெண்ட் பலகைகளால் அல்லது தட்டையாக உள்ள ஓடுகள்கொண்டு சரிவாக அமைக்கப்பட்டு இருக்கின்றன. மேலும் இவ்வீடுகளின் ஒரு பகுதியில் அங்கு வேலை செய்பவருக்காக வீடுகள் வரிசையாக கட்டப் பட்டிருக்கும்.

இந் நகர்களின் தொடக்கத்தில் இராணுவ வீரர்களும், அதிகாரி களும், வியாபாரிகளும், திருச்சபையைச் சார்ந்தவர்களுமே வசித்துவந் தனர். இவர்களில் சிலர் ஐரோப்பியர் அல்லாதவர் ஆவர். மேலும் இந்தியக் கிறித்தவர்களும், ஐரோப்பிய-ஆசியாவினரும் இங்குக் காணப்பட்டனர். ஆனால், தற்காலத்தில் இந் நகர்களில் இந்திய மக்கள்தொகையே மேலோங்கிக் காணப்படுகிறது. பழைய இந்திய நகரங்களில் இருப்பது போல் இங்கும் சமயப் பிரிவுகளோ, சாதிப் பிரிவுகளோ இல்லை. மேலும், இங்கு வசிப்போரில் பெரும் பகுதியினர் அரசாங்க அலுவலகத்தில் பணி புரிகின்றவர்களும், சிறப்புத்தொழிலில் ஈடுபட்டிருப்பவர்களும் ஆவார்கள்

இராணுவக் குடியிருப்புப் பகுதி திட்டமிடப்பட்டுத் தெருக்களும் சாலைகளும் முறையாக அமைக்கப்பட்டுள்ளன. இராணுவ வீரர்களும் அவர்களுடைய குடும்பத்தினரும் வசிக்கும் வீடுகளே வரிசையாக அமைந் துள்ளன. அதிகாரிகளின் பங்களாக்கள், மருத்துவமனை, திருச்சபை, மனமகிழ் மன்றங்கள் ஆகியவை இங்குக் காணப்படுகின்றன. இராணுவத் தினருக்கான பயிற்சி மைதானங்களும் துப்பாக்கி சுடும் பயிற்சிப் பகுதி களும் (Rifle grounds), ஆயுதக் கிடங்குகளும் எல்லா இராணுவக் குடியிருப்புப் பகுதிகளிலும் காணப்படுகின்றன. இப்படிப்பட்ட சில நகரங்களில் ஆயுத உற்பத்தித் தொழிற்சாலைகளும் காணப்படுகின்றன. இந்த இராணுவக்குடியிருப்பு நகரங்கள் பெரும்பாலும் 19ஆம் நூற் றாண்டில் கட்டப்பட்டவையாகும். அச் சமயத்தில் நிரந்தர இராணுவக் குடியிருப்பு இங்குக் காணப்பட்டது. ஆனால், தற்காலத்தில் இக் குடியிருப்புகளில் இராணுவப் பணி நடைபெறுவதில்லை.

இராணுவக் குடியிருப்புகள் அல்லாத பொதுக் குடியிருப்புகளில் இராணுவம் தவிர்த்து மற்ற அரசு அலுவலகங்களில் பணிபுரியும் அதி காரிகள் வசித்து வந்தனர். இப் பகுதியில் மாவட்ட ஆட்சியாளரின் அலுவலகக் கட்டடங்கள் முக்கியமானதாகும். இவை 19ஆம் நூற் றாண்டின் இறுதியிலும், 20ஆம் நூற்றாண்டின் தொடக்கத்திலும் அமைக்கப்பட்ட போதிலும் இவை இன்றும் அதே பணியில் தொடர்ந்து ஈடுபட்டுவருகின்றன. ஆனால், தற்போது இந்திய அதிகாரிகள் முன் பிருந்த ஆங்கிலேய அதிகாரிகளுக்குப் பதிலாகக் காணப்படுகின்றனர். பொதுக் குடியிருப்புப் பகுதியில் ஐரோப்பியருக்கே உரித்தான பாணியில் பொது அலுவலகங்கள் அமைந்திருக்கின்றன. இந்தப் பொது அலு வலகப்பகுதியில் மாவட்டத் தலைமை அலுவலகமும், வரி வசூலிப்போர் அலுவலகமும், நீதி மன்றமும், காவல்துறையும், சிறைச்சாலையும் காணப்படுகின்றன. சில இடங்களில் அரசு அச்சகமும் பொது நூலகங் கள், மருத்துவமனை ஆகியவையும் காணப்படுவதுண்டு. மேலும், ஆங்கி லேயருக்காக அமைக்கப்பட்ட தபால் தந்தி அலுவலகம், வங்கிகள், காப் புறுதி அலுவலகம், சிற்றுண்டி விடுதிகள், திரை அரங்குகள், கல்லூரி கள், ஆங்கிலப் பள்ளிகள், மேலும் ஐரோப்பிய நாகரிகத்திற்கு ஏற்ப தேவைப்படும் கடைகள் ஆகியவை இங்குக் காணப்படுகின்றன.

கிழக்கிந்தியக் கம்பெனியார் குடியேறிய தொடக்க காலத்தில், இராணுவ வீரர்கள் குடியிருப்புகளும், பொதுக் குடியிருப்புகளும் ஒழுங் கற்ற அமைப்பாகக் காணப்பட்டது. குறிப்பாக மலைவாசஸ்தலங்கள் **Hill Stations)** ஒழுங்கற்ற அமைப்புக் கொண்டிருந்தன. ஐரோப்பியர் கள் கோடை வெப்பத்தைத் தவிர்க்கும் பொருட்டு மலைப் பகுதிகளில் கோடை வாசஸ்தலங்களை அமைத்தனர். இங்கு நிலத் தோற்றம் ஒழுங்கற்று இருப்பதால் சாலைகள் வளைந்து வளைந்து செல்கின்றன. மேலும், இவ்வாசஸ்தலங்களில் வீடுகள் மிகவும் பரவலாகக் காணப்படு கின்றன. மேலும், இங்கு அமைக்கப்பட்டுள்ள வீடுகள் குளிரைத் தவிர்க் கும்பொருட்டு மரங்களால் கட்டப்பட்டுள்ளன. பொதுவாக ஐரோப்பியக் குடியிருப்புகள், பொதுக் குடியிருப்பாக இருந்தாலும் இராணுவக் குடியிருப்பாக இருந்தாலும், அவற்றில் காணப்படும் கட்டமைவு ஒரே தன்மை உடையதாய் உள்ளது என்பது குறிப்பிடத்தக்கதாகும்.

இரயில்வே குடியிருப்புகளும் மற்றத் தொழில் நகரங்களும் திட்ட மிட்டுக் கட்டப்பட்டதால் அவற்றின் சாலை அமைப்புகள் ஒழுங்காக இருப்பதோடு பணிப் பகுதிகளும், பொருளாதார வகுப்புகளும் தனித் தனியாக உள்ளன. இவ்வகை நகரங்கள் 1870ஆம் ஆண்டுக்குப் பின்னர்த் தோன்றியவை ஆகும்.

இரயில்வே நகரங்கள் பொதுவாகச் சதுரவடிவம் கொண்டு விளங்குகின்றன. இங்கு வேலைசெய்வோரின் பல்வேறு தகுதிகளுக்கு ஏற்ப வீடுகள் அமைந்து காணப்படும். இங்குச் சாலைகள் அகலமாகவும், ஓரங்களில் மரங்கள் அமைந்தும் காணப்படும். இங்கு அதிகமான மக்கள் நெருக்கம் காணப்படவில்லை,

சில தொழிற்சாலை நகரங்கள் சதுரச் செவ்வக முறைப்படி சாலைகளும், தெருக்களும் அமைக்கப்பட்டிருந்தன. இதற்கு எடுத்துக் காட்டாக ஜாம்ஷெட்பூர் மற்றும் காரக்பூர் (Kharagpur) ஆகிய நகரங்களைக் கூறலாம். தொழிலாளர்கள் தங்களின் ஊதியம் மற்றும் தொழில்நுணுக்கம் அடிப்படையில் பிரித்து வைக்கப்பட்டனர். இதே நேரத்தில் தோன்றிய இரட்டை நகரங்களான டெரி டால்மியா (Dehri-Dalmia Nagar) நகர் ஒழுங்கற்ற திட்ட அமைப்பைக் கொண்டு விளங்குவதும் குறிப்பிட வேண்டிய ஒன்றாகும்.

இந்திய நகரங்களின் மக்கள் தொகைப் பரவலின் தன்மைகள் (Characteristics of population Distribution in Indian Cities)

இந்திய நகரங்களின் மக்கள்தொகைப் பரவலில் இரண்டு தன்மைகள் சிறப்பாக காணப்படுகின்றன. அவை முறையே

1) எல்லா உள்நாட்டுத் துறைமுக நகரங்களிலும் மிக அதிகமான மக்கள் தொகைச் செறிவு காணப்படுகிறது

2) நகரின் மையப்பகுதிகளிலும் அதன் விளிம்புப் பகுதிகளிலும் உள்ள மக்கள் தொகைச் செறிவில் பெரும் வேறுபாடுகள் காணப்படுகின்றன.

பொதுவாக ஆங்கிலேயரின் செல்வாக்குக் காணப்படாத இந்திய நகரங்களில் மக்கள் செறிவு மிக அதிகமாகவே இருந்து வருகிறது. 1941-ஆம் ஆண்டில், கல்கத்தா, டெல்லி போன்ற மாநகரங்களின் சில பகுதிகளில் மட்டும் ஒரு சதுர கிலோமீட்டருகக்கு 1,60,000 முதல் 1,80,000 மக்கள்வரை வசித்து வந்தனர். இந் நகரங்களில் இச் செறிவு விகிதம் 1951 ஆம் ஆண்டிலும் அதுபோலவே இருந்தது. இதே போன்று பம்பாய், சென்னை, பூனா, அலிகார், வாரனாசி போன்ற நகரங்களிலும் மக்கள் செறிவு மிக அதிகமாகக் காணப்பட்டது, இது இந்திய நகரங்களின் மக்கள்தொகைப் பரவலில் காணப்படும் முதல் தன்மையாகும்,

இந்திய நகரங்களின் இரண்டாவது குறிப்பிடத்தக்க தன்மை யாதெனில் நகரின் மையப் பகுதியிலும் அதன் விளிம்புப் பகுதியிலும் மக்கள்தொகைச் செறிவில் காணப்படும் பெருத்த வேறுபாடு ஆகும். நகரின் மையப் பகுதிகள் பொதுவாகப் பழமையான பகுதிகளேயாகும் என்பது நாம் அறிந்ததே. அதேபோல் புதிய பகுதிகள் யாவும் நகரின் விளிம்பிலும் புறநகர்ப் பகுதியிலும் அமைந்துள்ளன. நகரின் பழைய மையப் பகுதிக்கும் புறநகர்ப் பகுதிக்கும் இடையே உள்ள மக்கள் நெருக்கத்தில் கல்கத்தா, சென்னை, புதுடெல்லி போன்ற நகரங்களில் பெரும் வேறுபாடுகள் காணப்படுகின்றன. இதற்கு எடுத்துக்காட்டாக வாரனாசியைக் கூறலாம். இங்கு மிக அதிகமாக மக்கள் நெருக்கத்-திற்கும் மிகக் குறைந்த மக்கள் நெருக்கத்திற்கும் இடையே உள்ள விகிதம் 300 : 1 ஆகும். அதே போன்று கல்கத்தாவில் இவ்விகிதம் 100 : 1 ஆக உள்ளது. பொதுவாக பம்பாய், கல்கத்தா போன்ற சில நகரங்களில் மட்டுமே அமெரிக்க நகரங்களில் காணப்படுவது போல் மத்திய வியாபார வட்டப் பகுதியில் (Central Business District) மக்கள் நெருக்கம் குறைந்தும் அதனைச் சுற்றியுள்ள பகுதிகளில் மக்கள் நெருக்கம் அதிகமாகவும் உள்ளது. பம்பாய் மாநகரில் இம் மையப் பகுதியில் மக்கள் செறிவு ஓர் ஏக்கருக்கு 30 பேர்கள் மட்டுமே உள்ளனர். இதற்குக் காரணம் இம் மையப் பகுதியில் பெரும் கோட்டை, பூங்கா, திறந்தவெளி போன்றவற்றிற்காக இடம் ஒதுக்கப் பட்டுள்ளதால் வசிக்கும் பரப்பு குறைவாகவே உள்ளது. இதுவே மேற் சொன்ன கூற்றை நன்கு விளக்கும்,

நகரங்களில் மக்கள் தொகைச் செறிவு மற்றும் வாட்டத்திற்கு (gradient) அடிப்படையாக அமைவது மூன்று காரணங்களாகும். அவை முறையே (1) பாதுகாப்பு (Protection) (2) கௌரவம் (Prestige) (3) அண்மை (Proximity) ஆகும். இடைக்காலத்திலும், ஆங்கிலேயர் காலத்திலும் பாதுகாப்பு கருதித் தலைநகரைச் சுற்றிச் சுவர்களும் அகழிகளும் அமைக்கப்பட்டன. பல சிற்றரசர்களும் தங்கள் தலை நகரைச் சுற்றி அரண் அமைத்துக் கொண்டனர். இராணுவ வீரர்களும், வியாபாரிகளும், கைத்தொழில் செய்பவர்களும், கொள்ளைக்காரர்களிட மிருந்தும் எதிரிகளிடமிருந்தும் தங்களைக் காத்துக்கொள்வதற்காக நகரின் சுவருக்குள்ளேயே சேர்ந்து வசித்தனர்.

நகரத்திலிருந்த அரண்மனை, அதிகாரத்திற்கும் செல்வத்திற்கும் கருவாக விளங்கியது. எனவே, செல்வந்தர்களும் மற்றவர்களும்

அரண்மனையைச் சுற்றி வீடுகள் கட்டிக் கொண்டனர், ஏனெனில், அரண்மனைக்கு அருகில் வசிப்பது மிகவும் கௌரவமானது என்று அவர்களால் கருதப்பட்டது, மேலும் முக்கியச் சாலைகள், தெருக்கள் ஆகியவை அரண்மனையை நோக்கியே சுற்றிலும் அமைக்கப்பட்டன. வியாபாரிகளும் மற்றவர்களும் நகரின் மையப் பகுதியை நோக்கிச் செல்லும் சாலைகளின் ஓரங்களிலேயே வசித்து வந்தனர். செல்வந்தர் கள் மட்டும் நகரின் மையப்பகுதியிலும், சாலைகளின் ஓரங்களிலும் வசித்து வந்தனர், ஆனால், ஏழைகளும் தொழிலாளர்களும் சற்று உட்புறமாக அமைந்த பகுதிகளில் வசித்து வந்தனர். சில சமயங் களில் இவ் ஏழை மக்கள் நகரின் மதில்சுவருக்கு வெளியிலும் வசிக்க நேரிடுவதுண்டு. இவ்வகையான அமைப்புமுறை ஆங்கிலேயர் காலத் திற்கு முன்பே வட இந்தியா, தக்காண பீடபூமி ஆகிய பிரதேசங்களில் காணப்பட்டது. இந்து அல்லது முகமதிய அதிகாரிகளும். வியாபாரி களும் மதில் சுவருக்குள்ளாக வசித்து வந்தனர்,

அலிகார் நகரில் ஒரு கோயில் மேட்டைச் **(Koil Mound)** சுற்றி முகலாயர் காலததில் சுவர் கட்டப்பட்டது. இப்பகுதி இன்று நகரின் கருவாக உள்ளது. இங்கே முக்கியமான பகுதியில் மசூதி மற்றும் நகராட்சி அலுவலகங்கள் ஆகிய கட்டடங்களாலும் சாலைகளாலும் நிரப்பப்பட்டுள்ளன. இன்று சுவர்கள் அழிந்துபோய்விட்டன. எனவே மக்களும் சமவெளியில் வெகுதூரத்தில் பரவி வசிக்கின்றனர்.

16ஆம் நூற்றாண்டிலிருந்து 18ஆம் நூற்றாண்டு வரை ஐரோப்பிய நாட்டினர் சிறு கோட்டைகளையும் வியாபார கேந்திரங்களையும் கடற்கரையோரங்களில் அமைத்தனர். இவை மக்களைக் கவரும் மையங்களாக அமைந்தன, எனவே, இவற்றின் வளர்ச்சியில் வேகம் காணப்பட்டது.

19ம் நூற்றாண்டில் சிற்றூர்களில் ஆட்சி மறையத் தொடங் கியபின் நகரங்களின் அத்தகைய பாதுகாப்புத் தேவையல்லாமல் போய்விட்டது. ஆனால் மையப்பகுதிக்கு அருகில் வசிக்க வேண்டும் என்ற எண்ணம் மக்கள் மனத்தில் நிலைத்திருந்தது. இதற்குக் காரணம் சந்தைகளும், கடைத்தெருக்களும் நகரின் மையப் பகுதியின் முக்கிய மான சாலைகளில் அமைந்திருப்பதால் பொருட்களை வாங்குவதற்கு வசதியாக அப் பகுதிக்கு அருகிலேயே வசிக்க வேண்டும் என்றபடியால்

குடியிருப்புகள் மிக நெருக்கமாக அமைந்துவிட்டன. இருபதாம் நூற்றாண்டின் வறுமையும் நகரத்தின் மக்கள் நெருக்கத்திற்கு ஒரு காரணமாக அமைந்தது.

பன்முகப்படுத்தலும் நகர விளிம்புகளும்

(Decentralization and Urban Fringes)

நகரப் பணிகளில் ஒருமுகப்படுத்தும் பண்பு இல்லாமையும் நகர விளிம்புகளில் இலேசான மேம்பாடுகள் தோன்றுவதுமாகிய இரு தன்மைகள் இந்திய நகரங்களில் காணப்படுகின்றன. அமெரிக்க நகரங்களில் காணப்படுவதுபோல் மொத்த விற்பனை, சில்லறை. வியாபாரம், வங்கிகள், காப்புறுதி அலுவலகங்கள், சிற்றுண்டிச் சாலைகள், செய்தித்தொடர்புத் தொழில்கள் ஆகியவை பொதுவாக மத்திய வியாபார வட்டத்தில் காணப்படுவது போல் சில இந்திய நகரங்களில் காணப்படவில்லை. ஆனால், இந்திய ஐரோப்பியத் துறைமுக நகரங்களில் மட்டுமே இந்த மத்திய வாணிப வட்டம் சிறப்பாகக் காணப்படுகிறது. இதற்குக் காரணம் இந்திய மக்களின் பரம்பரையான தேவைகள் அனைத்தும் சிறு அங்காடிகளிலேயே கிடைக்கப் பெறுவதால் வியாபார வட்டம் நன்கு வளர்ச்சி அடையாமல் போய்விட்டதே ஆகும்

உண்மையில் பார்க்கப்போனால் ஐரோப்பியர் காலத்திலும் தற்காலத்திலும் பல பெரிய நகரங்களில் இரண்டு வியாபாரப் பகுதிகள் நிலவுவதைப் பார்க்கலாம், ஒரு நகரின் இருபகுதிகள் ஒரே பணியைச் செய்வதை இன்றும் டெல்லியில் பார்க்கலாம். புதுடெல்லியில் இந்தியா சௌக் (India Chauk) பகுதி மற்றும் பழைய டெல்லியில் சாந்தினி சௌக் (Chandini Chauk) பகுதியும் வியாபாரப் பணியை மேற்கொண்டு இருப்பது சில நகரங்களின் இரட்டை வியாபாரப் பகுதிக்கு எடுத்துக் காட்டாகும். பெங்களூர், பூனா, (Pune) ஆகிய நகர்களில் பல கருக்கள் (Core) செயல்பட்டு வருகின்றன.

இந்திய நகரங்களில் உள்ள முக்கியக் கடைவீதி அண்டையிலுள்ள வியாபாரப் பகுதிகளால் ஆதரிக்கப்படுகின்றது. எல்லாச் சிறப்புப் பணிகளும் ஒரே இடத்தில் அமைவதால்தான் வியாபாரப் பகுதியில் நெருக்கம் அதிகமாகிறது.

எதிர்காலத்தில் பொருள்களின் தேவை பெருகிவிட்டால் இந்திய நகரங்களின் வியாபாரப் பகுதிகளில் எத்தகைய அமைப்புத் தோன்றக் கூடும் என்பதற்கான சில அடையாளங்கள் தோன்றியுள்ளன. இவ்வாறான இரண்டு தன்மைகள் தற்போது வெளிப்பட்டுள்ளன. முதலாவதாக சிறு கடைகள், சிறு தொழிற்சாலைகள், ஆகியவை நெடுஞ்சாலைகளின் ஓரங்களில் பழைய குடியிருப்பிலிருந்து இரயில் நிலையத்தை நோக்கியோ, புதுத் தொழிற்சாலைகளை நோக்கியோ கட்டுக்கடங்காமல் வளர்ந்துகொண்டிருக்கின்றன. இரண்டாவதாக, திறந்தவெளி இடங்கள் ஓர் ஒழுங்கற்று நிரப்பப்பட்டு வருகின்றன. அதாவது இராணுவப்பகுதி மற்றும் பொதுக் குடியிருப்புப் பகுதிகளுக்கு இடையே உள்ள திறந்தவெளி இடங்களில் திட்டமிடாமல் கட்டடங்கள் கட்டப்பட்டு வருகின்றன.

இந்திய நகரங்கள் சிலவற்றின் அமைப்பில் காணப்படும் மற்றுமோர் தன்மை என்னவென்றால் ஒவ்வொரு பகுதியும் தன்னிறைவு பெற்ற பகுதியாக வளர்ச்சி அடைவதுதான். இப்படிப்பட்ட நகர அமைப்புகள் தனியார் தொழில் நிறுவனங்களினால் வளர்ச்சி அடைந்த நகரங்களிலும் அரசாங்கத்தின் கட்டுப்பாடு உள்ள நகரங்களிலும் காணப்படுகின்றன. இதற்கு உதாரணமாக உத்தரப்பிரதேசத்திலுள்ள மோடி நகர் (**Modi Nagar**), பஞ்சாப், ஹரியானா மாநிலங்களின் தலைநகரான சண்டிகர் (**Chandigarh**), ஒரிஸ்ஸாவிலுள்ள ஜாம்ஷெட்பூர் ஆகிய நகரங்களைக் கூறலாம்.

இவற்றில் மோடிநகர், ஜாம்ஷெட்பூர் ஆகியவை தனியார் நிறுவனங்களான மோடி ஆலை மற்றும் டாடா இரும்பு எஃகு தொழிற்சாலையினாலும், சண்டிகர் அரசாங்கத்தின் கட்டுப்பாடுகளாலும் வளர்ந்தவை. மோடிநகர் டெல்லிக்கு வடகிழக்கில் 40 கிலோமீட்டர் தூரத்தில் உள்ள ஒரு சிறிய நகரமாகும். இந்த நகரம் இரயில் பாதைக்கு இணையாக சதுர செவ்வக வடிவில் அமைக்கப்பட்டுள்ளது. நெடுஞ்சாலைக்கு ஒரு புறத்தில் குடியிருப்பு வீடுகளும் மறுபுறத்தில் தொழிற்சாலைகளும் அமைந்துள்ளன. இந்த நெடுஞ்சாலையின் இருபுறமும் பெட்டிகள் போன்ற அமைப்பில் கடைகள் நீண்டு காணப்படுகின்றன. ஜாம்ஷெட்பூர் நகரில் உள்ள அனைவருக்கும் சேவை செய்வதற்காக ஒரு நவீன வியாபார வட்டம் இருக்கிறது, இங்குத் தொடர்ச்சியாகத் தொழிற்சாலைப் புறநகர்களும் தொழிற்சாலைகளும் அடுத்தடுத்துக் காணப்படுகின்றன. இங்குத் தொழிற்சாலைகளுக்கும், தொழிலாளர்

குடியிருப்புகளுக்கும் இடையே பெரிய பூங்காக்களும், திறந்தவெளி களும் நன்கு அமைக்கப்பட்டுள்ளன. சண்டிகர் நகரம் 40 கிலோ மீட்டர் பரப்பில் அமைந்து காணப்படுகிறது. இந் நகரம் சதுர வடிவச் சாலைகளால் பிரிக்கப்பட்டிருக்கின்றது. இந்நகரை 26 பிரிவுகளாகப் பிரித்துள்ளனர். ஒவ்வொரு பிரிவிலும் தன்னிறைவு பெற்ற குடியிருப்புப் பகுதியும், வியாபாரம் மற்றும் பொழுதுபோக்கு வசதிகளும் அமைந்து காணப்படுகின்றன. நகரின் நடுவில் ஒரு குறிப்பிட்ட பிரிவில் (Sector) மத்திய வியாபார வட்டம் உள்ளது. இங்கு எல்லா விதமான சிறப்புப் பணிகளும், வியாபாரங்களும் காணப்படுகின்றன. பஞ்சாப் மாநிலத்தில் அரசாங்க அலுவலங்களுக்காக ஒரு தனிப் பகுதி ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

பெருநகரங்களின் விளிம்புப் பகுதிகளில் அதிகஅளவு மாற்றங்கள் காணப்படாமல் பரம்பரையான கிராமத்தின் தன்மைகள் காணப்படு படுகின்றன. 1951ஆம் ஆண்டுக் கணக்கெடுப்புப்படி 50,000க்கும் குறைந்த மக்கள்தொகை கொண்ட நகரங்களில் 12 முதல் 15 சத வீதம் மக்கள் வேளாண்மையில் ஈடுபட்டிருந்தனர். 200,000 அல்லது 300,000 மக்கள்தொகை கொண்ட நகரங்களின் எல்லைப் பகுதிகளில் பண்ணைக் குடியிருப்புகளில், வேளாண்மை நடைபெற்றுக்கொண் டிருந்தது. இதற்கு காரணம் இப் பெருநகரங்களில் பசுமையான காய்கறிகள், பால் மற்றும் பழங்கள் ஆகியவற்றின் தேவை அதிகமாக இருப்பதால் இவை நகர எல்லைப்பகுதிகளில் பயிரிடப்படுகின்றன.

இந்திய நகரங்களில் பன்முகப்படுத்தும் விசைகள் (Centri fugal forces) குறைவாக உள்ளன, இதற்குக் காரணம் பெரும் பாலான நகர மக்கள் தாங்கள் வேலை செய்யும் பகுதிக்கு நடந்தே செல்வதுதான். எனவே, இவர்கள் மையப் பகுதியிலேயே வசிக்க நேரிடுகிறது. இந்தியாவிலுள்ள பெரிய நகரங்களில் வேகமான போக்கு வரத்து வசதிகள் காணப்படுகின்றன. இவை சிறிய நகரங்களில் அவ்வளவாக வளர்ச்சி அடையவில்லை. எனவே, சிறிய நகரங்களில் மையப் பகுதியில் மக்கள்தொகைச் செறிவு அதிகமாக உள்ளது. மேலும், சிறிய நகரங்களில் வேகமான போக்குவரத்து வசதி இல்லாத தனாலும், மேலும் தொழிலாளர்கள் குறைந்த ஊதியம் பெருவதனாலும் இவர்கள் நகரத்தைவிட்டுத் தூரத்தில் சென்று வசிக்க இயலவில்லை. எனவே, இவர்களால் அடர்த்தி குறைந்த விளிம்புப் பகுதிகளுக்குச் சென்று வசிக்க முடியவில்லை என்பதை அறிகிறோம். குறைந்த ஊதியம் பெறும் தொழிலாளர்கள் தம் வேலை செய்யுமிடத்திலிருந்து மூன்று கிலோமீட்டர் தூரத்திற்குள் வசிக்கின்றனர்.

பெரும் அரசாங்கப் பணிகள், மற்றும் வாணிபம் சிறப்பாக நடைபெறும் நகரங்களைச் சுற்றிலும் புறநகர்கள் நன்கு வளர்ச்சி அடைந்துள்ளன. இங்கு மத்தியதர வகுப்பைச் சாா்ந்தவர்கள் பொது போக்குவரத்து மூலமோ, சைக்கிள் மூலமோ அலுவலகங்களுக்கும் தொழிற்சாலைகளுக்கும் செல்கின்றனர். இவர்களால்தாம் நகரின் எல்லைகளில் சிறப்பான வீடுகள் உருவாகின்றன.

கல்கத்தா, பம்பாய், சென்னை, புதுடெல்லி போன்ற நகர்களுக்குத் தினம் மோட்டார் காரில் வந்து போவோர் எண்ணிக்கை அதிகரித்துக்கொண்டு இருக்கிறது. பம்பாய், கல்கத்தா, சென்னை போன்ற நகரங்களில் விரைவாகவும் அடிக்கடியும் வந்துபோகின்ற இரயில் போக்குவரத்தால் உண்மையான புறநகர் குடியிருப்புக்கள் வளர்ச்சி அடைய ஆரம்பித்தன.

திட்டமிட்டுக் கட்டப்பட்ட நகரங்கள் (Planned cities)

இந்திய நகரங்களில் பெரும்பான்மையானவை திட்டமிடப்படாமல் கட்டப்பட்டவையும் வளர்ச்சி அடைந்தவையும் ஆகும். மேலும், இந்திய நகரங்கள் மேற்கத்திய நாடுகளிலுள்ள நகரங்களைக் காட்டிலும் மிகப் பழமையானவை ஆகும். இருந்தபோதிலும் இங்கு பல்வேறு நகரங்கள் பழங்காலத்தில் திட்டமிடப் பட்டு அமைக்கப் பட்டிருப்பது குறிப்பிடத்தக்கது ஆகும். மதுரை, புதுச்சேரி (Pondichery), சிதம்பரம், புதுடில்லி, நெய்வேலி, சண்டிகர் போன்ற சில நகரங்களை எடுத்துக்காட்டாகக் கூறலாம்.

பல்வேறு ஆதாரங்களின் அடிப்படையில் மதுரை மாநகரம் கி.மு. 6 ஆம்நூற்றாண்டிலிருந்தது என எடுத்துக் கூறமுடிகிறது. இந்நகரம் சங்க காலத்தில் தாமரை வடிவம் கொண்டு விளங்கியது என்றும், அதன் மையத்தில் கோயில் அமைந்து காணப்பட்டது என்றும் பரிபாடல் நூல் மூலம் தெரிய வருகிறது. மேலும் மையத்திலிருந்து சாலைகள் பலதிசைகளில் பிரிந்து சென்றன என்றும் கூறப்பட்டுள்ளது. தெருக்கள் இம் மையத்திலுள்ள கோயிலைச் சுற்றி வட்ட வடிவில் அமைந்திருந்ததாகவும் விவரிக்கப்படுகிறது. இது பாண்டிய மன்னர்களின் தலை நகராக விளங்கியதால் இந் நகரைச் சுற்றிக் கோட்டையும் (Fort) அகழியும் (Moat) அமைந்திருந்தன. மக்கள் தொழிலுக்கு ஏற்ப அவர்களின் வசிப்பிடங்கள் அரண்மனையிலிருந்து விலகி தூரத்திலும், அரண்மனைக்கு அருகிலும் அமைந்திருந்தன. இவை தவிர பல்வேறு சிறப்பான அங்காடிகள் (Specialised Markets) காணப்பட்டதாக அறிகிறோம்.

இன்று நாம் அத்தகைய வட்ட வடிவ நகர அமைப்பைக் காண முடியாத போதிலும் கோயிலைச் சுற்றிலும் தெருக்கள் சதுர வடிவில் அமைந்திருப் பதையும், சாலைகள் கோயிலிலிருந்து பல திசைகளில் செல்வதையும் கொண்டு பழைய வடிவத்தை ஓரளவு அறிய முடிகிறது. எனவே, பல திட்டமிட்ட நகரங்கள் பல நூறு ஆண்டுகளுக்கு முன்பும் அமைந்து இருந்தன என்பதை அறிய முடிகிறது. அண்மைக் காலத்தில் பல்வேறு நகரங்கள் திட்டமிட்டுக் கட்டப்பட்டுள்ளன. டெல்லி, சண்டிகர், நெய்வேலி ஆகிய ஊர்களை எடுத்துக் காட்டாகக் கூறலாம். சண்டிகர் நகரினை இதற்கு எடுத்துக்காட்டாகக் கொண்டு அஃது எங்ஙனம் திட்டமிடப்பட்டுக் கட்டப்பட்டது என்பதை விளக்கமாகக் காண்போம்.

சண்டிகர் நகரின் தோற்றத்திற்குக் காரணம் இந்தியா பாகிஸ்தான் பிரிவினையே ஆகும். 1947-ஆம் ஆண்டு பாகிஸ்தான், இந்தியாவிலிருந்து பிரிக்கப்படடது. அப்பொழுது இருந்த மாநிலத்தின் தலைநகரான லாகூர் பாகிஸ்தானுக்குக் கொடுக்கப்பட்டதால் புதிய தலைநகரைத் தேடவேண்டிய அவசியம் ஏற்பட்டது. சிம்லா பஞ்சாபின் தற்காலிகத் தலைநகராக விளங்கியது. பழைய நகரங்களைத் தலை நகராக மாற்றுவதற்கு ஏற்படும் சிரமங்கள் மற்றும் பொருட்செலவு ஆகியவற்றை எண்ணிப்பார்த்தவர்கள் புதுநகர் அமைப்பது சாலச் சிறந்தது என முடிவு செய்தனர். அதுசமயம் மேற்கொள்ளப்பட்ட விமான சர்வேயின் அடிப்படையில் தற்போது நகரம் அமைந்துள்ள தளம் நகர் அமைப்பதற்கு ஏற்றது என முடிவு செய்தனர். இந் நகரை உருவாக்கும் பொறுப்பு முதலில் ஆல்பர்ட் மேயர் **(ALBERT MAYOR)** என்பவரிடத்தில் ஒப்படைக்கப் பட்டது. அவர் மேத்யு நோவிக்கி **(MATHEW NOVICKI)** என்பவரின் உதவியுடன் முதல் திட்டம் தயாரித்தார், ஆனால் 1950-ஆம் ஆண்டு நோவிக்கி விமான விபத் தொன்றில் மாண்டார். எனவே, இவ் வேலையை உலகப் புகழ் பெற்ற கட்டடக்கலைஞரான லீ கார்பூசியர் **(LE CORBUSIER)** என்பவரிடம் ஒப்படைத்தனர். பெரும்பான்மையான வசிக்கும் பகுதிகளும், பொதுத் துறைக் கட்டடங்களும் 1951-ஆம் ஆண்டிற்குள் கட்டி முடிக்கப்பட்டன. இந் நகரின் அமைப்பு மற்றும் உருவவியல் பற்றிப் பார்ப்போம்.

சண்டிகர் நகரின் அடிப்படைத் திட்ட அலகு களப்பகுதி **(Sector)** ஆகும். ஒவ்வொரு களப்பகுதியும் தன்னிறைவு பெற்ற பகுதியாக விளங்க வேண்டும் என்பது அடிப்படை நோக்கமாகக் கொள்ளப்பட்டது. ஒவ்வொரு களப்பகுதியும் அங்கு வசிப்பவர்களின்

அன்றாடத் தேவைகளை நிறைவு செய்வதாக இருக்க வேண்டும் என எண்ணி அதற்கேற்பத் திட்டமிட்டு அமைத்தனர். மக்களின் அடிப்படைத் தேவைகளான பலசரக்குக் கடைகள், கல்வி, பொது நலம், பொழுது போக்கு, கடவுள் வழிபாடு ஆகியவற்றை நிறைவு செய்வதாக இருக்க வேண்டும் என்பதை முக்கிய நோக்கமாகக் கொண்டனர் இங்கு ஒவ்வொரு களப்பகுதியும் செவ்வக வடிவில் 1.2 கீ.மீ. நீளமும் 8.0 கீ.மீ. அகலமும் உடையது, இதன் இடைப்பகுதியில் வியாபாரப் பகுதி அமைந்துள்ளதால் மக்களின் தேவைகளை, 10 நிமிட நேரம் நடந்து செல்வதன் மூலம் நிறைவு செய்ய முடிகிறது. ஒவ்வொரு களப்பகுதியின் மத்தியிலும் நெடுக்குவாக்கில் பசுமைப் பகுதி அமைந் துள்ளது. இதில் பலநிலைப்பள்ளிகள், தனிக் குழுக்கள், (Clubs) மருத்துவமனைகள். மற்றும் மதச்சார்பான கட்டடங்கள் அமைந்துள்ளன, பொதுவாக நோக்குகையில் இந் நகரம் அமைப்பதில் சில முக்கியமான கோட்பாடுகளுக்குச் சிறப்பிடம் தரப்பட்டுள்ளது தெரியவருகிறது. அவை முறையே வாழ்க்கை நடத்துதல், வேலைசெய்தல், உடல் மற்றும் ஆன்ம நலம் மற்றும் காற்றோட்டம் ஆகியவையாகும்.

இந் நகர அமைப்பின் மொத்தப்பரப்பு 15.000 ஏக்கர்கள் ஆகும். இது 47 களப்பகுதிகளாகப் பிரிக்கப்பட்டு முதல் நிலையில் (First Phase) 30 களப்பகுதிகளை முடிப்பது, இரண்டாவது நிலையில் 17 களப்பகுதிகளை முடிப்பது எனத் திட்டமிடப்பட்டது, ஒவ்வொரு களப் பகுதியும் 246 ஏக்கர் பரப்புடையது.

ஒவ்வொரு பகுதியிலும் வசிக்கும் மக்கள் தொகை 5000-த் திலிருந்து 20,000 வரை வேறுபடுகிறது.இதில் உள்ள மொத்தகுடியிருப்புப் பகுதி 9000 ஏக்கர் ஆகும். ஒவ்வொரு களப்பகுதியிலும் உள்ள அங் காடிகள் அடுத்த களப்பகுதியிலுள்ள அங்காடிகளோடு சேர்ந்து தொடர்ந்து நீண்டு செல்லுகின்றன. குடியிருப்புப் பகுதிகள்போக்குவரத்து நெரிசல் இல்லாமல் அமைதியாகக் காணப்படுகின்றன. இங்குள்ள அரசு ஊழியர்கள் வசிக்கும் வீடுகள் 14 வகையானவை. இவை வேலைத் தகுதிக்கேற்ப அமைக்கப்பட்டுள்ளன. ஒவ்வொரு வீட்டிலும் பொதுவாக இரண்டு குடும்பங்களுக்கு மேல் வசிக்க வசதிகள் இல்லை. குடியிருப்புப் பகுதியில் பல மாடிக் கட்டடங்கள் கட்டுவது தவிர்க்கப்பட்டுள்ளது. குடியிருப்புப் பகுதிகளில் காணப்படும் தனிச்சிறப்பு யாதெனில்,ஒவ்வொரு வீட்டின் பின்புறமும் முக்கியச் சாலையை நோக்கி அமைந்திருப்பது தான். அதேபோல் வீட்டின் முன்புறம் சாதாரணமாக வாகனப் போக்கு

வரத்து இல்லாத சாலையை நோக்கி அமைந்து இருப்பது ஆகும். அவை குழந்தைகள் பொதுவாகச் சாலையைக் கடக்கும்பொழுது அல்லது விளையாடும் பொழுது எவ்விதமான விபத்திற்கும் ஆளாவதற்கு வாய்ப்பு இல்லாமல் அமைந்திருப்பது குறிப்பிடத்தக்க ஒரு சிறப்பு அம்சம் ஆகும்.

இந் நகரின் வடக்குப் பகுதியில் சுக்னாஏரி (Sukhna Lake) அமைந்துள்ளது. மேற்குப் பகுதியைச் சுற்றிப் பாடியாலிராவ் (Patiali Rao) என்ற வறண்ட ஆறும், வடகிழக்கு மற்றும் கிழக்குப் பகுதியில் சுக்னா (Sukna Choa) ஆறும் அமைந்துள்ளன. எனவே இந் நகரம் இத்திசைகளில் வளர்ச்சி அடைவது இயற்கையாகவே தவிர்க்கப் படுகிறது. நகரின் வளர்ச்சி தெற்குத் திசையில் இருக்க வேண்டும் என்ற கருத்தை மனத்தில்கொண்டு இந் நகரம் அமைக்கப்பட்டிருப்பதை நாம் தெள்ளென அறிகிறோம்.

சண்டிகர் நகரின் நிலப்பயன்பாடு மிகச் சிறப்பான முறையில் திட்டமிடப்பட்டிருப்பது பாராட்டத்தக்கது. ஏனெனில், முதல் களப் பகுதியில் (Sector) தலைமைச் செயலகம் (Secretariat), மந்திரிசபை கூடுமிடம், உயர்நீதிமன்றங்கள் மற்றும் அதைச் சார்ந்த அலுவலகங்கள் அமைந்துள்ளன. செயலாட்சி நிலப்பயன்பாடு. இக்களப் பகுதியின் சிறப்பான நிலப்பயன்பாடு ஆகும். இது சுக்னா ஏரிக்கு தெற்காக அமைந் துள்ளது. இதை ஒட்டிய மூன்றாவது களப்பகுதியில் ஆளுநர். அமைச்சர்கள் மற்றுமுள்ள மக்கள் பிரதிநிதிகள் ஆகியோர் தங்குமிடங்கள் காணப் படுகின்றன. இந்நகரின் முக்கிய வியாபார மையம் திரைப்பட அரங்குகள், பொழுது போக்கு வசதிகள் ஆகியவை 17 ஆவது களப் பகுதியில் அமைந்துள்ளன.

மழலையர் பள்ளிகள், உயர்நிலைப்பள்ளிகள் ஆகியவை எல்லாக் களப்பகுதிகளிலும் பசுமைப் பகுதியில் அமைந்துள்ளன. இந் நகரின் தொழிற்சாலை நிலப்பயன்பாடு சுக்னா ஆற்றுக்கு மேற்கிலும், 28, 29 களப்பகுதிகளுக்கு கிழக்கிலும் தனியாகக் காணப்படுகிறது.

கல்வி சம்பந்தப்பட்ட நிலப்பயன்பாடு பெரும்பாலும் 12 மற்றும் 14 களப்பகுதியில் சிறப்பாகக் காணப்படுகிறது. இங்குப் பல்கலைக் கழகம் மற்றும் பல்வேறு கல்லூரிகள் அமைந்துள்ளன.

வியாபார நிலப்பயன்பாடு எல்லாக் களப்பகுதிகளின் குறுக்காக அமைந்திருந்த போதிலும் சிறப்பான வியாபார மையம் இந் நகரின் 17 ஆவது களப்பகுதியில் அமைந்திருக்கிறது. இந் நகரின் நிலப்பயன் பாடு மக்கள் தங்களின் பல்வேறு தேவைகளை மிகவும் எளிதில் நிறைவு செய்வதுபோல் அமைந்துள்ளது. மேலும், மக்கள் தங்களின் தேவை களைக் குறைந்த அளவு தூரம் நடந்து சென்று பெறக் கூடிய வகையில் அமைந்திருப்பது இந்நகர நிலப்பயன்பாட்டின் சிறப்பு அம்சமாகும்.

எனவே, மேற்கூறியவற்றிலிருந்து திட்டமிடப்பட்டுக் கட்டப்பட்ட நகரத்தில் வேறுபட்ட நிலப்பயன்பாடுகள் எவ்வாறு தீர்மானிக்கப்பட்டு, மக்கள் வாழ்விற்கும் வசதிக்கும் ஏற்ப அமைக்கப்படுகின்றன என்பதை நாம் தெளிவாக அறிய முடிகிறது.

10. மத்திய வியாபார வட்டத்தை வரையறுத்தல்

நகரின் மையப் பகுதி அல்லது மத்திய வியாபார வட்டம் நிலத்தின் மதிப்பு அதிகமாக உள்ளதும், உயர்ந்த கட்டடங்களைக் கொண்டது என்பதையும், எளிதில் சென்று அடையக்கூடிய போக்கு வரத்து வசதி படைத்ததோடு பல்வேறு பணிகளைக்கொண்டு பெரும் பகுதிக்குச் சேவை செய்கிறது என்பதையும் நாம் முன்பு கண்டோம். இம் மையப் பகுதியைச் சுற்றித் தான் ஒரு நகரின் கட்டமைவு அமை கிறது. எனவே, இச் சிறப்பு வாய்ந்த இப் பகுதியைப் பற்றித் தனியாகப் பிரித்துப் படிப்பது மிகவும் பொருத்தமானது ஆகும்.

இம் மையப் பகுதியைப்பற்றிய ஆராய்ச்சிகளை மூன்று அணுகு முறைகளில் மேற்கொள்ளலாம்.

முதலாவதாக, இம் மையப் பகுதியின் எல்லைகளை இடத்தின் அளவாக வரையறுத்தல். இவ்வாறு வரையறுக்க முற்பட்டதன் விளை வாக, இம் மையப் பகுதியிலுள்ள சில துணைப் பகுதிகள் (Sub Units) பற்றி நினைக்க வேண்டிய அவசியமேற்பட்டது.

இரண்டாவது முறையில், மையப் பகுதியிலுள்ள சில கூறு களைத் (Elements) தனியே எடுத்து அவற்றின் இடத்தேவைகளைப் (Locational requirements) பொறுத்து அவற்றை ஆய்வது.

மூன்றாவதாக, ஒவ்வொரு செயலின் (activity) இடத்தேவைகளின் அடிப்படையில் பொதுவான கருத்துக்கு வருவது. இடத்தேவைகள் என்பது செயல்தொகுதி (activity system) மற்றும் தொடர்புகளின் (linkages) அளவாகப் பொது விதிகளை அமைப்பது. ஆனால் இம் மூன்று அணுகு முறைகளும் (approaches) ஒன்றுக்கொன்று பிரிந்து இல்லாமல் ஒன்றோடு ஒன்று இணைந்து காணப்படுகின்றன.

அண்மைக் காலத்தில் இப் பகுதியைப் பற்றிப் படிக்கும் ஆர்வம் அதிகமாகிக் கொண்டிருக்கிறது. பல்வேறு முயற்சிகள் இம் மையப் பகுதியின் வடிவம் மற்றும் இப் பகுதிக்கு வந்து போவோரின் நடமாட்டம்

பற்றியதாக உள்ளது. நகரத்தைத் திட்டமிடுபவர்களின் (town planners) முயற்சிகள் போக்குவரத்து நெரிசலைத் தவிர்க்கவும், மோட்டார் வாகனங்களை நிறுத்தத் தேவையான இடம் (Parking areas) பற்றியதாகவுமே இருந்தது. இருந்தபோதிலும் நகரங்களின் மையப் பகுதியை வரையறுக்கும் எவ்விதமான பொதுவான முறையும் வெளிவரவில்லை.

சாதாரணமாக, ஒரு நகரின் மையப் பகுதி அப் பிரதேசத்தின் தன்மைகள் எல்லாவற்றையும் பிரதிபலிக்கும் பகுதியாகும். இதற்கு ஒரு கரு (Core) உண்டு. இக் கருவில் அப்பிரதேசத்திற்குரிய தன்மைகள் அதிக அளவில் இருக்கும். இதற்குக் குறிப்பிட்ட எல்லைகள் உள்ளன வென்றும் இவ்வெல்லைகள் மாறக் கூடியனவாக இருக்கின்றன என்றும் கூறப்படுகிறது.

பார்த்தலோமியோ (Bartholomeo) என்ற அறிஞரின் கூற்றுப் படி மத்திய வியாபார வட்டம் என்பது வரையறுக்க முடியாத ஒரு பகுதியாகும். ஆனால், இக் கூற்று முழுவதுமாக ஒப்புக் கொள்ளக் கூடியது அன்று.

மையப்பகுதி என்றால் என்ன? அதன் தன்மைகள் யாவை? என்பன போன்ற விவாதங்கள் பல ஆண்டுகளாக நடைபெற்று வந்த போதிலும், அவை ஒரு தெளிவான வரையறைக்குள் வராததும் குறிப் பிடத்தக்கது. இப்படி மேற்கொள்ளப்பட்ட விவாதங்கள் அனைத்தும் நிலப்பயன்பாட்டு மேப்புகளை (Landuse Maps) அடிப்படையாகக் கொண்டு எழுந்தவையே ஆகும்.

மர்பி (R.E. Murphy) மற்றும் வேன்ஸ் (J.E Vance) இருவரும் இணைந்து 1954 ஆம் ஆண்டு மத்திய வியாபார வட்டம் பற்றிய ஆராய்ச்சிக் கட்டுரைகளை வெளியிட்டனர். இவ்வாராய்ச்சியில் அவர்கள் மையப்பகுதியின் தன்மைகள். மற்றும் இதன் எல்லையை வரையறுக்கும் முறைகள் பற்றி எடுத்துக் கூறினர். இதற்கு முன்பும் இம்மாதிரியான முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

1940 ஆம் ஆண்டு ஸ்டாக்ஹோம் (Stockhome) நகரின் மையப்பகுதியைக் கடை வாடகை அளவையைக் (Shop Rent Index) கொண்டு வில்லியம் ஓல்சன் (W. William Olsson) வரையறுத்தார்.

சுண்டு (T. Sund), ஐசக்ஸன் (F. Isachson) ஆகிய இருவரும் சேர்ந்து 1942 ஆம் ஆண்டு வாணிக அளவையைப் (Trade Index) பயன்படுத்தி ஆஸ்லோ நகரின் மையப் பகுதியின் எல்லையை வரையறுத்தனர். ஆனால், இந்த வாணிக அளவை எல்லா நகரங்களிலும் கிடைப்பதில்லை. ஆகவே, இம் முறையை எல்லா நகரங்களுக்கும் பயன்படுத்துவது என்பது இயலாததாகிறது.

பிரவுட்புட் (M J. Proudfoot) 1937 ஆம் ஆண்டு சில்லறை வாணிபத்தின் மொத்த அளவு (Volume of Retail Trade) அடிப்படையில் பிலடெல்பியாவின் மத்திய வியாபார வட்டத்தை வரையறுத்தார். இம் முறை விலகி இருக்கும் வியாபார மையங்களை (outlying shopping Centres) அளக்கப் பயன்படும். ஏனெனில், இப் பகுதியில் சில்லறை வியாபாரம் மிக அதிகமாகக் காணப்படுகிறது.

மேற்சொன்ன முறைகளில் காணப்படும் சில சிக்கல்களின் அளவாக மர்பி மற்றும் வேன்ஸ் ஆகியோர் மத்திய வியாபார வட்டத்தை வரையறுக்க வேறு முறைகளைப் பயன்படுத்தினர். அவர்கள் மத்திய வியாபார வட்டத்தின் எல்லைகளை கீழ்க்காணும் அடிப்படையில் வரையறுத்தனர்.
அவை முறையே :

1. மக்கள்தொகைப் புள்ளிவிவரம்
2. நிலத்தின் மதிப்பு
3. நிலப் பயன்பாடு
4. வாடகை
5. பல்வகையான நிறுவனங்கள்

ஆகியவை ஆகும்.

I. மக்கள்தொகைப் புள்ளிவிவரத்தின் அடிப்படையில் மத்திய வியாபார வட்டத்தை வரையறுத்தல்

மத்திய வியாபார வட்டத்தை அங்குக் குடியிருப்போரின் எண்ணிக்கை மற்றும் பரவல் அளவாக வரையறுக்கலாம். ஆனால் இப் பகுதியில் நிரந்தரமாகக் குடியிருப்பவர்களின் எண்ணிக்கை மிகக்

குறைவு. மேலும், இதை மேப்பில் குறித்துக் காட்டினால் சில பகுதிகள் வெற்றிடமாக இருக்கும். ஆனால், இவ் வெற்றிடங்கள் மக்கள் இல்லாமையாலும் இருக்கலாம் அல்லது இப் பகுதியில் மையப் பணி அல்லாத பணிகளும் காணப்படலாம் என்பதே இம் முறையில் காணப்படும் குறைபாடு ஆகும்.

அதேபோல் மக்கள் அடர்த்தியையும் மத்திய வியாபார வட்டத்தை வரையறுக்கப் பயன்படுத்தலாம். இருந்த போதிலும் இம் முறை மையப் பகுதியின் எல்லைகளைத் தெளிவாகவும், சரியாகவும் வகுக்கப் பயன்படாது. ஆனால், இவ்விரண்டு முறைகளையும் நிலப்பயன்பாட்டு மேப்புடன் இணைத்துப் பார்க்கும்போது இம் முறை ஓரளவுக்குப் பயன்தரக் கூடும் என்ற கருத்து நிலவுகின்றது.

மையப் பகுதியிலுள்ள பல்வேறு அலுவலகங்கள் அல்லது சில்லறை விற்பனைக் கடைகளில் பணிபுரிவோரின் எண்ணிக்கை அடிப்படையில் மத்திய வியாபார வட்டத்தை வரையறுக்கலாம். ஆனால், இத்தகைய புள்ளிவிவரம் கிடைப்பது மிகவும் அரிது. எனவே, இம் முறை மேற்கொள்ளப்படவில்லை.

மையப்பகுதியிலுள்ள சாலைகளில் காணப்படும் பாதசாரிகளின் எண்ணிக்கை (Pedestrain Counts) மற்றும் போக்குவரத்து வாகனங்களின் எண்ணிக்கை ஆகியவற்றின் அடிப்படையில் மத்திய வியாபார வட்டத்தை வரையறுக்கலாம். ஆனால், மையப் பகுதியில் போக்குவரத்து வாகனங்களைக் கொண்டு வரையறுப்பதில் சில சிக்கல்கள் உள்ளன. ஏனெனில், சில நகரங்களில் போக்குவரத்து வாகனங்கள் இப் பகுதிக்கு வராமல் வேறு பகுதிக்குத் திருப்பி அனுப்பப்படுகின்றன. இதனால் இப் பகுதியில் போக்குவரத்து வாகனங்களின் நெரிசல் குறைவாக இருக்கும். இன்னும் சில நகரங்களில் குறிப்பிட்ட நேரங்களில் இப் பகுதியில் போக்குவரத்து வாகனங்களை நிறுத்தி வைக்கக் கூடாது என்ற சட்டம் அமலில் உள்ளதால் மேற்சொன்ன முறையைப் பயன்படுத்துவது அவ்வளவு பொருத்தமானதாக இராது.

பாதசாரிகளின் எண்ணிக்கையை இம் மையப் பகுதியில் கணக்கெடுக்க வேண்டுமானால் அதற்குத் தேர்ச்சி பெற்றவர்களைக் கொண்டு தான் மேர்பபடி புள்ளிவிவரங்கள் சேகரிக்க வேண்டும். ஏனெனில், இவ் வகையான புள்ளிவிவரங்கள் இதற்கு முன்னால் நகரங்களில் சேகரிக்கப் படவில்லை. மேலும், இதற்குக் காலமும் செலவும், அதிகமாகும். எனவே, இம் முறையை பயன்படுத்த முடிவதில்லை.

2. நிலத்தின் மதிப்பு அடிப்படையில் மத்திய வியாபார வட்டத்தை வரையறுத்தல்

நிலத்தின் மதிப்பு அடிப்படையில் மத்திய வியாபார வட்டத்தை வரையறுப்பது மிகவும் சிறந்த ஒரு முறையாகும். ஏனெனில், இம் மையப் பகுதியில் நிலத்தின் மதிப்பு மிக அதிகமாக இருப்பதோடு இது விளிம்பை நோக்கிச் செல்லச்செல்ல குறைகிறது. சில அலுவலகங் களும் கடைகளும் இப் பகுதியில்தான் அமைய வேண்டும் என்று எண்ணுவதால் இங்கு அமைக்கப்படுகின்றன. நிலத்தின் மதிப்பு மற்றும் இடநெருக்கடி இங்குக் காணப்படுவதால் கட்டடங்கள் மிக உயரமாகக் கட்டப்படுகின்றன. எனவே, நிலத்தின் மதிப்பிற்கும் கட்டடங்களின் உயரத்திற்கும் தொடர்பு உள்ளது என்பதை நன்கு அறியலாம். இந்த நிலத்தின் மதிப்பை நகர வட்டாரக் கூறு (Block) அடிப்படையில் பயன்படுத்தலாம். இம் முறையில் சில குறைபாடுகள் காணப்படுகின்றன. முதலாவதாக, சொத்தின் மதிப்பீடு கட்டடங்களின் உயரத்தை வெளிப் படுத்தாது. இரண்டாவதாக, நிலத்தின் மதிப்பீடு இப் பகுதியிலுள்ள பல்வேறு நிலப்பயன்பாட்டை வேறுபடுத்திக் காட்டாது. நிலத்தின் மதிப்பை மத்திய வியாபார வட்டத்தை வரையறுக்கப் பயன்படுத்து வதில் மேற்சொன்ன இரண்டு குறைபாடுகள் உள்ளன.

3. நிலப்பயன்பாடு அடிப்படையில் மத்திய வியாபார வட்டத்தை வரை யறுத்தல்

நிலத்தின் மதிப்பு என்பது நிலப்பயன்பாட்டின் பிரதிபலிப்பே ஆகும். எனவே, நிலப் பயன்பாட்டை நிலத்தின் மதிப்புக்குப் பதிலாகப் பயன்படுத்தினால் அது இன்னமும் தெளிவான முடிவுகளைக் கொடுக்கும். மையப் பகுதியில் நிலப்பயன்பாட்டில் சில இடங்களில் பிளவுகள் காணப்படுகின்றன. உதாரணமாக, நிலத்தின் மதிப்பு மிக அதிகமாக உள்ள இடத்தில் நிலப்பயன்பாடு திடீரென்று குடியிருப்பு அல்லது தொழிற்சாலை போன்ற மையப் பகுதிப் பணி அல்லது பயன்பாடுகள் அமைந்து இருக்கக் கூடும்.

4. வாடகை அடிப்படையில் மத்திய வியாபார வட்டத்தை வரையறுத்தல்

நிலத்தின் மதிப்பை எடுத்துரைக்கும் புள்ளிவிவரம் கிடைக்காத நகரங்களில் வாடகையை அடிப்படையாகக் கொண்டு மையப் பகுதியை வரையறுக்கலாம், சாலைகள் மற்றும் தெருக்கள் ஆகியவற்றின் இரு

புறங்களிலும் அமைந்துள்ள கட்டடங்களின் வாடகை, அக் கட்டடங்கள் கட்டப்பட்டுள்ள நிலத்தின் மதிப்பிற்கு ஏற்றாற்போல் அமைந்திருக்கும். நிலத்தின் மதிப்பு அதிகமாக இருந்தால் கட்டடத்தின் வாடகையும் அதிகமாகவே இருக்கும். கட்டடத்தின் வாடகையும் மையப் பகுதியை விட்டு விலகிச் செல்லச் செல்லக் குறைகிறது. எனவே, வாடகையை அடிப்படையாகக் கொண்டும் இம் மையப் பகுதியை வரையறுக்கலாம். இதேபோல் நகர்ப்புற நிலவரி (**Urban Land Tax**), சொத்துவரி (**Property tax**) ஆகியவற்றின் அடிப்படையிலும் மத்திய வியாபார வட்டத்தின் எல்லையை வரையறுக்கலாம்.

5. நிறுவனங்களின் அடிப்படையில் மத்திய வியாபரர வட்டத்தை வரையறுத்தல்

சில சமயங்களில் மையப் பகுதியில் காணப்படும் நிறுவனங்களின் (**establishments**) அடிப்படையில் மத்திய வியாபார வட்டம் வரையறுக்கப்படுகிறது. ஏனெனில் அவ்வாறான நிறுவனங்கள் பொதுவாக எல்லைப் பகுதிகளில் மட்டுமே காணப்படுவதால் அவற்றின் மூலம் மையப் பகுதியின் எல்லையை வரையறுக்க முடிகிறது. உதாரணமாக, வாடகை விடுதிகள், மோட்டார் விற்பனை நிலையங்கள் (**Automobile sales Agencies**), பெட்ரோல் பங்குகள், சிறப்பு அங்காடிகள் (**Super Markets**) போன்றவை மத்திய வியாபார வட்டத்தின் எல்லைகளில் செறிந்து காணப்படுவதால் இதை ஒரு கூறியீட்டாகக் (**indicator**) கொண்டு இவ் வியாபார வட்டத்தை வரையறுக்க முடியும். மேலும், சிறப்பு அங்காடிகள் மற்றும் பெட்ரோல் பங்குகள் அல்லது சிறப்பு அங்காடிகள் மற்றும் மோட்டார் விற்பனை நிலையம் ஆகியவற்றை கூட்டாக வைத்து ஓர் அளவுக்கு இவ்வெல்லையை வகுத்தால் அது ஒரு தெளிவான முடிவைக் கொடுக்கும் என்பதும் குறிப்பிடத்தக்கது.

மேற்கூறிய முறையை மத்திய வியாபார வட்டத்தை வரையறுக்க ஆதாரமாகக் கொள்ளலாமே அன்றி அடிப்படையாகக் கொண்டு மிகவும் சரியான எல்லையை வகுக்க இயலாது.

மேற்கூறப்பட்ட பல்வேறு அளவைகளின் மூலம் மத்திய வியாபார வட்டம் வரையறுக்கலாம் என்பதையும் அவற்றிலுள்ள குறைபாடுகளையும் இதுவரை நாம் கண்டோம். இப்பொழுது மர்பி மற்றும் வேன்ஸ் ஆகியோர் மத்திய வியாபார வட்டத்தை வரையறுக்கப் பயன்படுத்திய அளவைகள் எவ்வாறு மேற்கொள்ளப்பட்டன என்பதைப் பற்றிச் சற்று விரிவாகக் காண்போம்.

1. மொத்த உயர அளவுக் குறியீடு (Total Height Index - HI)

இவ் அளவுக் குறியீடு மையப் பகுதியிலுள்ள கட்டடங்களின் மொத்தப் பரப்பிற்கும், கட்டடங்களின் தரைப் பகுதியின் பரப்புக்கும் உள்ள விகிதத்தைக் குறிக்கும். இவ்விகிதம் கீழ்க்கண்டவாறு விவரிக்கப்படுகிறது.

$$\text{மொத்த உயர அளவுக் குறியீடு (HI)} = \frac{\text{கட்டடத்தின் மொத்தப் பரப்பு}}{\text{தரைப் பகுதியின் பரப்பு}}$$

இது மத்திய வியாபார வட்டத்தை வரையறுக்க ஏற்ற அளவுக்குறியீடு ஆகாது. ஏனென்றால், இது கட்டடங்களின் உயரங்களை வெளிப்படுத்தாமல் ஒரு கட்டடத்தின் மொத்தப் பரப்பிற்கும். தரைப் பகுதியின் பரப்புக்கும் உள்ள விகிதத்தையே குறிக்கும். எனவே, இது பல மாடிக் கட்டடங்களைச் சில மாடிக் கட்டடங்களில் இருந்து பிரித்து காட்டாதது இதன் குறைபாடு ஆகும்.

2 மத்திய வியாபார உயர அளவுக் குறியீடு
(Central Business Height Index - (CBHI)

இவ் அளவுக் குறியீடு, கட்டடங்களின் மொத்தப் பரப்பில் மையப் பணிக்காகப் பயன் படுத்தப்படும் பரப்பின் விகிதத்தை எடுத்துக் கூறுகிறது.

மத்திய வியாபார உயர அளவுக் குறியீடு (CBHI)

$$= \frac{\text{மையப் பணிக்குப் பயன்படும் மொத்தப் பரப்பு}}{\text{தரைப் பகுதியின் பரப்பு}}$$

இந்த அளவுக் குறியீடு மத்திய வியாபார வட்டத்தை வரையறுக்க ஓரளவுக்குப் பயன்படும். ஏனென்றால், இது தரைப் பகுதியில் (Ground Floor) மையப் பகுதிப் பணிக்கு (Central Business Function) எவ்வளவு பரப்பு உள்ளது என்பதைத் தெளிவாக எடுத்துக் காட்டுகிறது. ஆனால், அதே சமயம் மையப்பகுதிப் பணிக்காக உள்ள மொத்தப் பரப்பு எவ்வளவு என்பதை இது எடுத்துக்காட்டாதது இவ் அளவுக் குறியீட்டின் குறைபாடு ஆகும்.

3. மத்திய வியாபாரச் செறிவு அளவுக் குறியீடு
(Central Business Intensity Index-CBII)

இவ் அளவுக் குறியீடு கீழ்க் காணுமாறு பெறப்படுகிறது. மத்திய வியாபாரச் செறிவு அளவுக் குறியீடு (CBII)

$$= \frac{\text{மையப் பகுதி பணிக்கான பரப்பு}}{\text{மொத்தப் பரப்பு}} \times \frac{100}{1}$$

மத்திய வியாபாரச் செறிவு அளவுக் குறியீடு மிகவும் பயனுள்ள ஒன்று ஆகும். ஏனெனில், இது மொத்தப் பரப்பில் மையப் பகுதிப் பணிக்கான பரப்பின் விகிதத்தைத் தெளிவாக எடுத்துக் காட்டுகிறது. இவ் அளவுக் குறியீடு 50 சதவீதம் வரை வருகின்ற பகுதியை மத்திய வியாபார வட்டத்திற்குள் சேர்த்துக் கொள்ளலாம். இந்த அளவுக் குறியீடு அடிப்படையில் எல்லா மத்திய வியாபார வட்டத்தையும் வரை யறுக்கலாம்.

4. மத்திய வியாபார அளவுக் குறியீடு (Central Business Index)

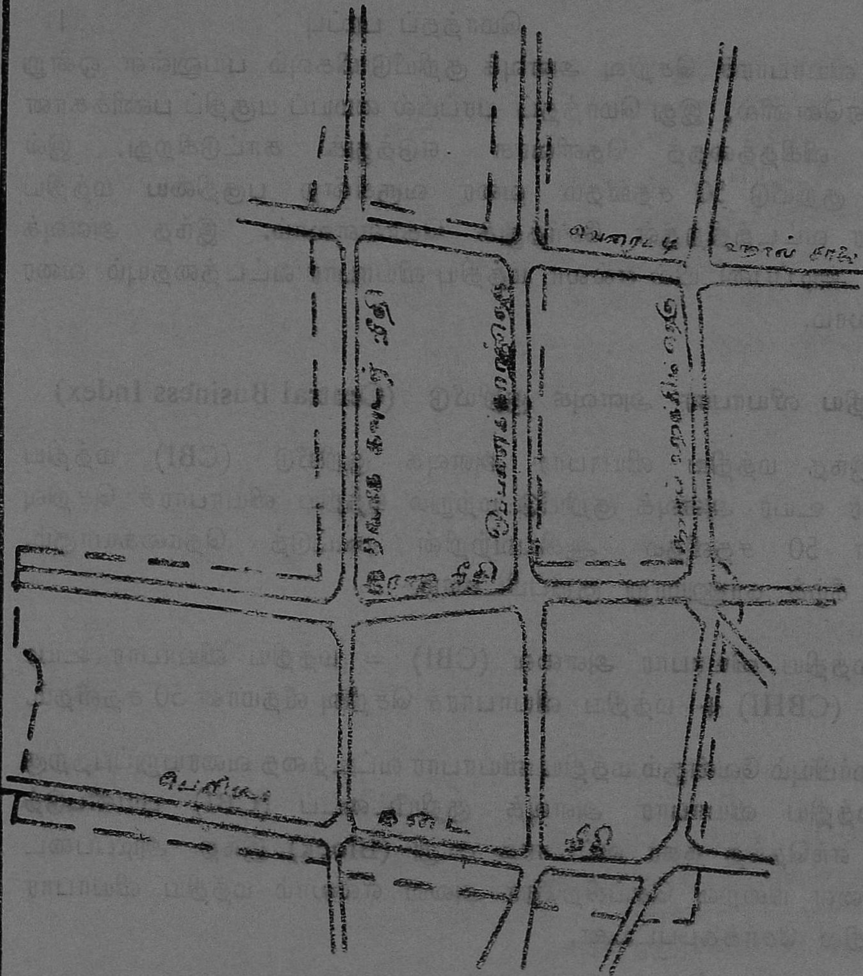
இந்த மத்திய வியாபார அளவுக் குறியீடு (CBI) மத்திய வியாபார உயர அளவுக் குறியீடு மற்றும் மத்திய வியாபாரச் செறிவு வீதமான 50 சதவீதம் ஆகியவற்றின் கூட்டுத் தொகையாகும், இதைக் கீழ்க் காணுமாறு குறிப்பிடலாம்.

மத்திய வியாபார அளவை (CBI) = மத்திய வியாபார உயர அளவை (CBHI) + மத்திய வியாபாரச் செறிவு வீதமான 50 சதவீதம்.

மர்பியும் வேன்சும் மத்திய வியாபார வட்டத்தை வரையறுப்பதற்கு இந்த மத்திய வியாபார அளவுக் குறியீட்டைப் (CBI) பயன்படுத் தினர். எந்தெந்த நகர வட்டாரக் கூறு (Block) இந்த அடிப்படை அளவுகளை நிறைவு செய்கிறதோ அவை எல்லாம் மத்திய வியாபார வட்டத்தில் சேர்க்கப்பட்டன,

மேற்கத்திய நாடுகளிலுள்ள நகரங்களில் காணப்படுவது போன்ற மத்திய வியாபார வட்டம் இந்திய நகரங்களில் காணப்படுவதில்லை என்று சிலர் கருதுகின்றனர். இதற்குப் பல்வேறு காரணங்கள் உள்ளன. இந்திய நகரங்கள் மிகப் பழமையானவை, இங்கு நிலவும் பொருளாதாரம் மற்றும் கலாசாரம் மேற்கத்திய நாடுகளிலிருந்து வேறுபட்டவை. மேலும், இங்குப் பல்வேறு காலங்களில் நிலவியவேறுபட்ட அரசியல் சூழ்நிலைகள்

கோயமுத்தூர் நகரின் மத்திய வியாபார வட்டம்



— மத்திய வியாபார வட்ட எல்லை

100 200 மீ

படம் 19

இதற்குக் காரணமாகும். எனவே, மேற்கத்திய நாடுகளில் மத்திய வியாபார வட்டத்தை வரையறுக்கப் பயன்படுத்தப்படும் அதே அளவுக் குறியீடுகளை இந்தியச் சூழ்நிலையில் பயன்படுத்த முடியாது. மேற்படி காரணத்தினால் இந்திய நகரங்களில் மத்திய வியாபார வட்டம் இல்லை என்று சொல்வது பொருந்தாத ஒன்றாகும்.

இந்தியாவிலுள்ள சில நகரங்களிலுள்ள மத்திய வியாபார வட்டங்கள் இங்கு நிலவும் சூழ்நிலைக்கு ஏற்ப வரையறுக்கப்பட்டுள்ளன. அவற்றில் இரண்டினைப் பார்ப்போம்.

1969-ஆம் ஆண்டு அனந்தபத்மநாபன் கோயமுத்தூர் நகரின் வாணிப வட்டத்தை வரையறுத்தார். இவர் முதன்முதலில் சாலையின் இருபுறமும் நிலவும் நிலப்பயன்பாட்டைப் பயன்படுத்தி மேப்புகள் வரைந்தார். இரண்டாவதாக, கடைகள் மற்றும் நிறுவனங்களின் பணியையும் அவற்றின் தரத்தையும் குறித்துக்கொண்டார். மேலும், கடைகளின் அளவு, விற்கப்படும் பொருள்களின் தன்மை மற்றும் தரம் ஆகியவற்றின் அடிப்படையில் மூன்று பிரிவாக பிரித்துக் கொண்டார். மொத்த விற்பனை மற்றும் சில்லறை விற்பனை பற்றிய விவரங்களும் குறித்துக்கொள்ளப்பட்டன.

இவர் தயாரித்த நிலப்பயன்பாடு இரு தெளிவான நிலப் பயன்பாடுகளை வெளிப்படுத்தியது. அவை முறையே மத்திய வியாபார பணிப் பகுதி மற்றும் வசிக்கும் பகுதியாகும். வசிக்கும் பகுதியில் உள்ள கட்டடங்களில் 75 சதவீதத்திற்குமேல் வசிக்கும் பகுதிகளாகப் பயன்பட்டது.

நிலப்பயன்பாடு மற்றும் பல்வேறு பணிகள் அவற்றின் தரம் ஆகியவற்றைப் பகுப்பாய்வ செய்து அதன் அடிப்படையில் அவர் மத்திய வியாபார வட்டத்தை வரையறுத்தார்,

இவர் ஆய்வுப்படி கோயமுத்தூரின் மத்திய வியாபார வட்டம் பெரிய கடைவீதி, நவாப் ஹக்கிம் சாலையின் (Nawab Hakkim Road) ஒரு பகுதி, இராஜா சாலை, வெரைட்டி ஹால் சாலை (Variety Hall Road), ரேங்கே கவுடர் சாலை (Rangaih Gowder Road)., ஒப்பனக்காரத் தெரு, இடையர் தெரு ஆகியவற்றிக்கு உள்ளமைந்த பகுதி என்று விளக்கினார்,

1972 - ஆம் ஆண்டு ஹரிஹர்சிங் (Hari Har Singh) கான்பூர் (Kanpur) நகரின் வியாபாரக் கட்டமைவைப்பற்றி விவாதித்து. அந்நக ரின் மத்திய வியாபார வட்டத்தை வரையறுத்தார். இவர் கட்டடங்களின் உயரம், நிலத்தின் மதிப்பு மற்றும் மத்திய வியாபார வட்டத்தில் பணி களுக்கு இடையே காணப்படும் பிளவு ஆகியவற்றை அடிப்படையாகக் கொண்டு வரையறை செய்துள்ளார். கான்பூரின் மத்திய வியாபார வட்டம் 140 ஹெக்டேர் பரப்புடையது என்றும் இது நகரின் மொத்தப் பரப்பில் C.5 சதவீதம் உடையது என்றும் கூறுகிறார்,

மேற்படி எடுத்துக்காட்டுகளிலிருந்து இந்திய நகரங்களிலும் மத்திய வியாபார வட்டம் உண்டு என்றும் அவற்றை வரையறுக்க முடியும் என்றும் அறிகிறோம்.

II. நகர அமைப்புக் கோட்பாடுகள்

நகர வளர்ச்சியில் படிப்படியாக ஏற்படும் மாறுதல்களின் விளைவாக மையப் பகுதியைச் சுற்றியுள்ள பகுதியில், பல புதிய பண்புகள் ஏற்படுகின்றன. நகரம் வளர்ச்சியடையும்போது நகரின் மையத்தையும் மற்றும் விளிம்பையும் நோக்கிப் பல இயக்கங்கள் நடைபெறுகின்றன. இதன் விளைவாக ஒவ்வொரு நிலையிலும் புதிய அமைப்புகள் தோன்றுகின்றன. புதிய கட்டிடங்களைக் கட்டுதலும், பழைய கட்டடங்களைப் புதுப்பித்தலும் தொடர்ந்து நடைபெறுகின்றன. எனவே, மையப் பகுதிக்கு அருகில் அமைந்துள்ள பகுதி விரைவான மாற்றத்திற்குள்ளாகிறது. இங்குத் தொழிற்சாலைப் பகுதி, மற்றும் குடியிருப்புப் பகுகதிள் கலந்து காணப்படுகின்றன. சில சமயங்களில் இங்கு வியாபாரப் பகுதியும் அமைந்து காணப்படுவதுண்டு. உதாரணமாகச் சிறு தொழில்கள், ஆபரண அங்காடிகள், துணிக் கடைகள் போன்றவை இப்பகுதியில் காணப்படுகின்றன. இப்பகுதி நகரமையத்தின் வெளிப்புறம் **(Integument)** என அழைக்கப்படுகிறது.

நகரின் கட்டமைப்பு (Urban Structure)

ஒரு நகரின் உருவவியல் அல்லது கட்டமைப்பு என்பது பொதுவாக நிலப் பயன்பாட்டையே (Landuse) குறிக்கிறது. நகரின் ஒவ்வொரு பகுதியிலும் ஒரு குறிப்பிட்ட பணியின் செறிவு அல்லது தன்மை மேலோங்கிக் காணப்படுகிறது. ஒவ்வொரு நகரமும் தனித் தன்மையோடு விளங்கியபோதும் அவற்றின் வியாபாரம், தொழிற் சாலைகள் மற்றும் குடியிருப்புகள் ஆகியவற்றைக் கூட்டாகச் சேர்த்துக் காணுகின்றபோது அதில் ஓர் அடிப்படை அமைப்புக் (Pattern) காணப்படுகிறது. எனவே, இப் பொதுப்படையான அமைப்பின் அடிப் படையில் நிலப்பயன்பாட்டை விளக்க மூன்று கோட்பாடுகள் வெளி யிடப்பட்டன. அவை முறையே

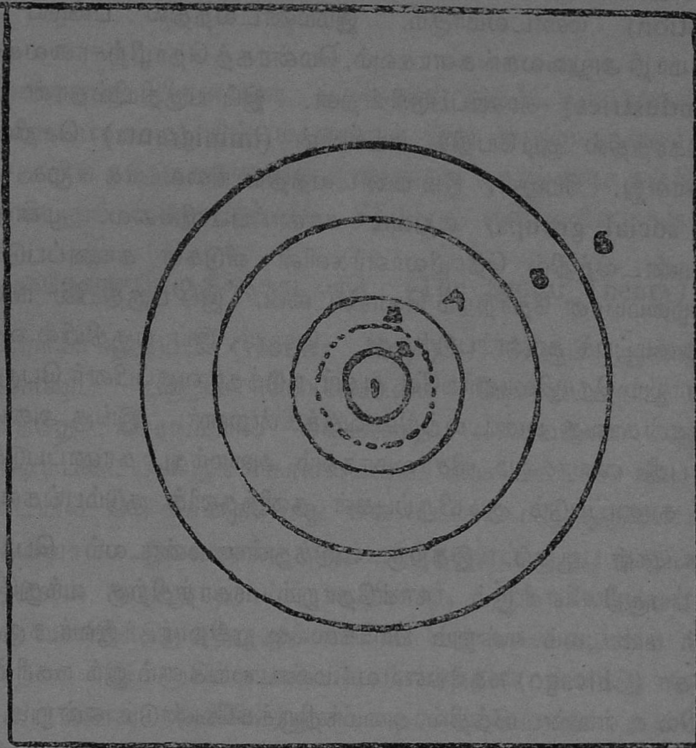
1) ஒருமைய வட்ட மண்டலக் கோட்பாடு (Theory of concentric zones)
2) வட்டக் கோணப்பகுதிக் கோட்பாடு (Sector Theory)
3) பல்மூலக்கருக் கோட்பாடு (Multiple Nuclei Theory)

ஒரு மைய வட்ட மண்டலக் கோட்பாடு (Concentric Zone Theory)

ஒருமைய வட்ட மண்டலக் கோட்பாடு பர்கெஸ் (E.W. Burgess) என்னும் மன்னாய் இயல் (Sociologist) அறிஞரால் 1923ஆம் ஆண்டு வெளியிடப்பட்டது, இக் கொள்கையின்படி ஒவ்வொரு பணிக் காகவும் இயங்கிவரும் பகுதிகள் ஒரே மையமுள்ள வட்டங்களின் அமைப்பைக் (Concentric Circles) கொண்டுள்ளன. இவ்வாறான ஒரே மைய வட்ட மண்டலங்கள் (Concentric zones) நகரின் மையத் திலிருந்து விளிம்பை நோக்கி வளர்ச்சியடைந்துள்ளன என்பது இவர் கருத்தாகும். இக் கொள்கைப்படி ஒரு நகரில் ஐந்து நிலப்பயன் பாட்டு மண்டலங்கள் காணப்படுகின்றன. அவை முறையே.

1. மத்திய வியாபார வட்டம் (Central Business District)
2, மென்ரகத் தொழிற்சாலைகள் (Light industries)
3. குறைந்தவருமான வகுப்பினர் குடியிருப்புகள் (low class residences),
4. மத்தியதர வகுப்பினரின் குடியிருப்புகள் (Middle class residences)
5. உயர்தர வகுப்பினரின் குடியிருப்புகள் (High class residences)
6. இதை அடுத்து நாள்தோறும் நகருக்கு வந்து போவோர் (Commuters) வசிக்கும் பகுதியும் உள்ளது.

ஒரு மைய வட்டக் கொள்கை



1. மத்திய வியாபார வட்டம்
2. மென்ரகத் தொழிற்சாலைகள்
3. ஏழை வகுப்பினரின் வீடுகள்
4. நடுத்தர வகுப்பினரின் வீடுகள்
5. உயர்தர வகுப்பினரின் வீடுகள்
6. அன்றாடம் நகருக்கு வந்து போவோர் வசிக்கும் பகுதி

படம் 20

நகரின் மையத்தில் மத்திய வியாபார வட்டம் (CBD) அமைந்து உள்ளது. இதனைச் சுற்றியுள்ள இரண்டாவது மண்டலம் நிலைத்திரிவு (Transistion) மண்டலமாகும். இம்மண்டலத்தில் பழைய வீடுகள் எல்லாம் மாறி அலுவலகங்களாகவும், மென்ரகத் தொழிற்சாலைகளாகவும் (Light industries) காணப்படுகின்றன. இப் பகுதியில்தான் புதிதாக வந்து நகரத்தில் குடியேறிய மக்களின் (immigrants) செறிவு அதிக மாக உள்ளது. மேலும், இம் மண்டலத்தில் நிலையாக சமூக அமைப்பு (Stable social groups) எதுவும் காணப்படவில்லை. மூன்றாவதாக உள்ள மண்டலத்தில் தொழிலாளர்களின் வீடுகள் காணப்படுகின்றன. இவை பழமையான தோற்றம் கொண்டவை. இப் பகுதியில் நிலையான சமூக அமைப்புக் காணப்படுகிறது. மேலும், இப் பகுதியில் வாழ்வோர் பெரும்பாலும் தொழிலாளர்களே ஆவர். நடுத்தர வகுப்பினர் பெரும்பாலும் இந்த நான்காவது மண்டலத்தில் வசிக்கின்றனர். இங்கு அமைந்துள்ள வீடுகள் புதிய னவாகவும், விசாலமாகவும் அமைந்து காணப்படுகின்றன· இங்குக் காணப்படும் குடியிருப்புகள் தனித்தனிக் குடும்பங்கள் வாழும் குடியிருப்புகள் ஆகும். இதற்கு அடுத்துள்ள மண்டலம் பொதுவாகப் புறநகர்ப்பகுதி என்றும், நாள்தோறும் நகரத்திற்கு வந்துபோவோர் வசிக்கும் மண்டலம் என்றும் பர்கெஸ் கூறுகிறார். இவர் கருத்துப்படி சிக்காகோ (Chicago) நகரில்எல்லா மண்டலங்களும் இந் நகரின் ஆரம்ப காலத்தில் உள்மண்டலத்தில் அமைந்திருக்கவேண்டும் என்றும, ஆனால் நகரின் விரிவு மற்றும் வளர்ச்சியின் காரணமாக இவை தனித் தனிச் சிறப்புப் பகுதிகளாக வளர்ந்தன என்றும் கூறுகிறார்.

பர்கெஸ் கோட்பாடு நில அமைப்பைக் (Topography) கருத்தில் கொள்ளாதது இதன் குறைபாடு ஆகும். ஏனெனில், நில அமைப்பு ஒரே சீராக இருந்தால்தான் மேற்குறிப்பிட்ட நிலப்பயன்பாடுகள் தோன்றக் கூடும்.

இக் கோட்பாட்டுக்கு எதிராகப் பல்வேறு திறனாய்வுகள் வெளி யிடப்பட்டன. முதல் திறனாய்வுப்படி மண்டல எல்லைக்கு மாறாக வாட்டத்தை (Gradient) அடிப்படையாகக் கொண்டு மண்டலங்களை வரையறுக்கலாம் என்பது டாவே (M.R. Davie) என்பவரின் கருத்தாகும்.

இரண்டாவது திறனாய்வு, மண்டலங்களுக்கு இடையே வேறுபாடுகள் அதிகமாக உள்ளதால் இவற்றின் தோற்றம் மற்றும் வளர்ச்சியின் விளைவாக இவற்றை இயற்கையின் மண்டலங்கள்

(Natural areas) எனக் கூறமுடியாது என்றும், மேலும் இவ் வேறுபாடுகளின் அளவை எடுத்துக் கூறுவது மிகவும் பொருத்தமானது எனவும் ஹேட் (P. Hatt,), கிட்டஸ் (E. Gittus) ஆகியோர் எடுத்துக் கூறினர்.

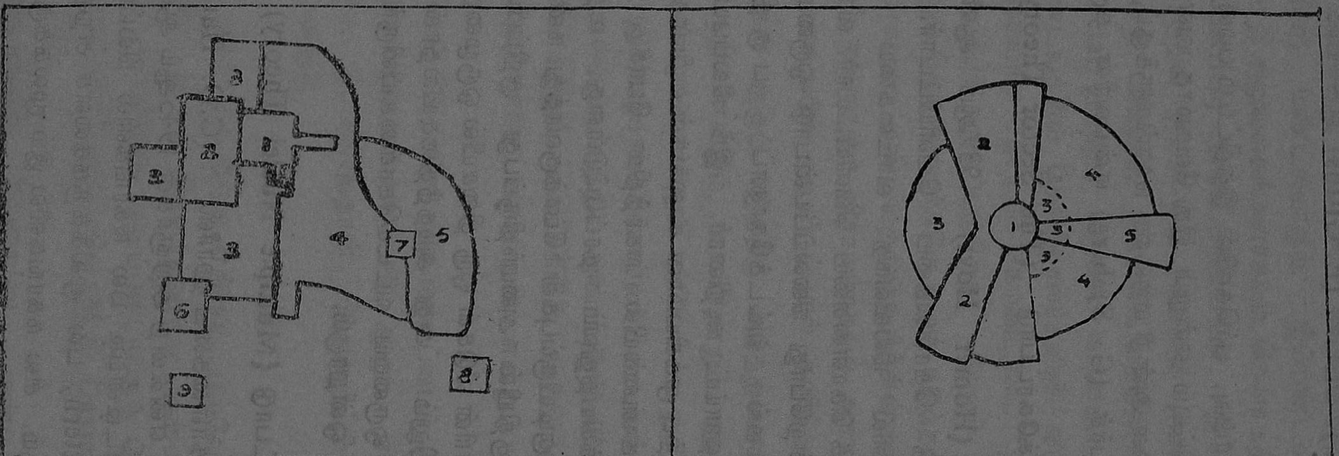
மூன்றாவது திறனாய்வு, பர்கெஸின் இத்திட்டம் பழமைப்பட்டுப் போன (anachronisic) திட்டம் என்றும் இது வேகமாக வளர்ந்துவரும் ஆக்கத்தொழில் நகரங்களை அன்றி மற்றைய நகரங்களுக்குப் பொருந்தி வராது என்பதும் ஸ்ஜோபர்க் (G. Sjoberg) என்பவரின் கருத்தாகும்.

2. வட்டக்கோணப்பகுதிக்கோட்பாடு (The Sector Theory)

ஹோமர் ஹாய்ட் (Homer Hoyt) 1939ஆம் ஆண்டு இந்த வட்டக்கோணப் பகுதிக் கொள்கையை வெளியிட்டார். ஹாய்ட் இருபத்தைந்து நகரங்களில் நிலவிவந்த வாடகையை ஆராய்ந்து அதன் அடிப்படையில் இக் கொள்கையை வெளியிட்டார். வாடகையின் அடிப்படையில் பார்க்கின்றபோது நிலைப்பயன்பாடு ஒருமைய வட்ட மண்டலங்களாக இல்லாமல் வட்டக்கோணப் பகுதிகளாக அமைந்துள்ளன என்று ஹாய்ட் கூறினார். இந் நிலப்பயன்பாடுகள் நகரத்தின் வளர்ச்சிக்கு ஏற்ப முக்கியமான சாலைகள் வழியாக வளர்ச்சி பெறுகின்றன. இக் கொள்கையில் நகரத்தின் போக்கு வரத்திற்கு அதிகமான அளவு முக்கியத்துவம் தரப்பட்டுள்ளது. உதாரணமாக உயர்தர வகுப்பினரின் குடியிருப்புகள் போக்குவரத்து நன்கு வளர்ச்சியடைந்த மேடான பகுதியில் அமைந்திருப்பது குறிப்பிடத்தக்கது. மேலும் உயர்தர வகுப்பினரின் வீடுகள் ஒரு திசையில் ஒருமுறை அமைந்து விட்டால் எதிர்காலத்திலும் அது அந்தத்திசையில்தான் வளர்ச்சி அடையும். இக் கருத்து ஒருமைய வட்டக்கொள்கையிலிருந்து சற்றுத் திருத்தி அமைக்கப்பட்ட ஒன்றாகும்.

3. பல்மூலக்கருக் கோட்பாடு (Multiple Nuclei Theory)

பல்மூலக்கருக் கொள்கையை ஹாரீஸ் (C.D. Harris) மற்றும் உல்மேன்(E.L. Ullman) என்கின்ற அறிஞர்கள் 1945ஆம் ஆண்டு வெளியிட்டனர். இக் கோட்பாட்டின்படி பல நகரங்களில் நிலப்பயன்பாட்டு அமைப்பு(Land use pattern) பல மூலக்கருக்களைச் சுற்றிக் காணப்படுகிறது என்பதே ஆகும். சில நகரங்களில் இம் மூலக்கரு அந்நகரின் ஆரம்பத்திலிருந்தே இருக்கக்கூடும். சிலவற்றில் நகரத்தின் வளர்ச்சிக்கு ஏற்ப இவை தோன்றக்கூடும்.


பல் நிலைக்கருக்கொள்கை
வட்டக் கோணப் பகுதிக்கொள்கை
1. மத்திய வியாபார வட்டம்
2. மென்ரகத் தொழிற்சாலைகள்
3. ஏழை வகுப்பினரின் வீடுகள்
4. நடுத்தர வகுப்பினரின் வீடுகள்
5. உயர்தர வகுப்பினரின் வீடுகள்
6. கனரகத் தொழிற்சாலைகள்
7. வெளிப்புற வியாபார வட்டம்
8. குடியிருப்புப் புறநகர்
9. தொழிற்சாலை புறநகர்

படம் 21

இம்மூலக் கருக்கள் எந்தப் பொதுவான மண்டலங்களின் அடிப் படையிலோ, தூரத்தின் அளவாகவோ தோன்றவில்லை. ஆனால், இம் மூலக் கருக்களுக்கு இடையே உள்ள தொடர்பினைப் பல விசைகள் கட்டுப்படுத்துவதனால் தோன்றுகின்றன என்பது இவர்கள் கருத்தாகும்,

(1) சில செயல்பாடுகளுக்குச் (activities) சில சிறப்பான வசதிகள் தேவை. உதாரணமாகச் சில்லறை வியாபாரத்திற்கு அதிக அளவு போக்குவரத்து வசதிகள் தேவை. இது நகரின் வடிவ கணித மையத்தைக் (Geometric Centre) காட்டிலும அதிக அளவு போக்கு வரத்து வசதியைப் பொறுத்து அமைந்துள்ளது என்பது இவர்கள் கூற்று.

(2) சில தொழில்களுக்கு இடையே உள்ள தொடர்பின் காரண மாக இவை ஒன்று சேர்கின்றன. இதனால் இத்தொழில்கள் இலாபமும் அடைகின்றன. இதற்கு உதாரணம் திரையரங்குகளைக் கூறலாம்.

(3) சில செயல்பாடுகள் ஒன்றைவிட்டு ஒன்று விலகிக் கொள் கின்றன. இதற்கு எடுத்துக்காட்டாக உயர்தர வகுப்பினர் குடியிருக்கும் வீடுகள் தொழிற்சாலைகளை விட்டு விலகி இருப்பதைக் கூறலாம்.

(4) சில செயல்கள் மிகவும் அதிகமான வாடகையைக் கொடுக்க இயலாது. இது அவர்களுடைய சக்திக்கு (Capacity) மேல் இருப்பதால் அவை மையத்தை விட்டு விலகி இருக்கின்றன,

மேற்சொன்ன கருத்துகளை மனத்தில் கொண்டு பார்க்கின்ற போது நகரத்தின் மையப் பகுதியில் போக்குவரத்து வசதிகள் உச்சத்தில் இருப்பதால் நகரமையப்பகுதி இங்கு அமைகிறது. ஜவுளிக் கடைகள் ஒரே இடத்தில் குழுமி இருப்பதற்குக் காரணம் ஜவுளித் தேவை களுக்காக மக்கள் வருகின்ற இடமாக அது இருப்பதால்தான். எனவே, சில பகுதிகள் சில தொழில்களில் சிறப்புத்தன்மை (Speciali zation) அடைவதால், அவைகள் ஒரே இடத்தில் குழுமிக் காணப்படு கின்றன. செல்வந்தர்கள் தூய்மையையும் அமைதியையும் விரும்புவதால் இவர்களுடைய வீடுகள் தொழிற்சாலைகளுக்கு எதிர்த்த திசையில் அமைந்து காணப்படுகின்றன. அதே சமயத்தில் கடைநிலை வகுப்பி னரின் வீடுகள், பெரிய கிடங்குகளுக்கு அருகில் காணப்படுகின்றன. இதற்குக் காரணம், இவர்கள் இப் பகுதிக்கு அருகில் தொழில் பார்ப் பதுடன், குறைந்த வாடகையில் வீடுகள் கிடைக்கப்பெறுவதும் ஆகும். இதனால் இவர்களுடைய நேரமும் பொருட் செலவும் குறைகிறது,

நகரங்களின் உட்பகுதியில் மட்டும்தான் இக் கொள்கை இயங்கி வருகிறது. எனவே பல்மூலக்கொள்கை தலத்தையும் (Site) நகர வரலாற்றையும் வலியுறுத்துகிறது,

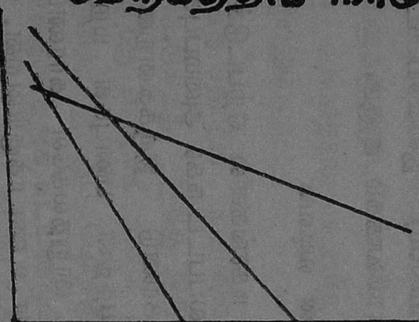
மேற்சொன்ன மூன்று நிலப்பயன்பாட்டுக் கொள்கைகள் நிலப் பயன்பாட்டு உருவப்படிவங்கள் (Landuse Models) என்று அழைக்கப் படுகின்றன.

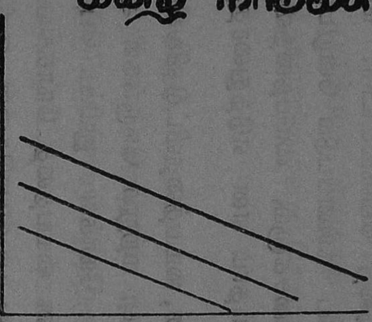
வாட்டப் பகுப்பு முறை (Gradient Analysis)

நகரங்களின் பல்வேறு வகைப்பட்ட உருவப்படிவம் (Models) பற்றிப் பார்த்தோம். அவை அனைத்தும் நகரின் கட்டமைப்புப் பற்றிய பண்பு சார்ந்த வருணனைகள் ஆகும். ஆனால், அதே சமயம் நகரின் கட்டமைப்புப்பற்றி அளவு சார்ந்த அடிப்படையிலும் விளக்கப்பட்டிருக் கின்றன. இப்படி நகரின் கட்டமைப்புப் பற்றிய அளவு சார்ந்த பகுப்பு முறையை (Quantitative analysis)வாட்டப்பகுப்பு முறை என்பர். இம் முறையின் அளவாகப் பல்வேறு முனைப்புக் கூறுகள் (features) நகரின் மையத்தை விட்டு விலகிச் செல்லச்செல்லக் குறைகின்றன என்பதே ஆகும். இதைக் கிராப் அல்லது அடையாள விளக்கக் குறிவரைவு (Graph) மூலம் தெளிவாக எடுத்துக் காட்டலாம். இதையே சமன்தொடர் (Equation) மூலமும் எழுதி மேற்கூறிய வரைபடத்தை விளக்கலாம். இந்த வாட்டப் பகுப்பு முறையை நகரின் மக்கள் அடர்த்திபற்றி விவரிக்கப் பயன்படுத்தலாம்.

நகரங்களில் மக்கள்தொகைப் பரவலைப்பற்றி ஆராய்கின்ற போது இருவகையான முனைப்புக் கூறுகள் காணப்படுகின்றன. மேற் கத்திய நாடுகளில் உள்ள அண்மைக் காலத்திய நகரங்களின் மையத்தில் மக்கள் வசிப்பதில்லை. ஆனபோதிலும் பல்வேறு நகரங்களுக்கு இடையே தலம் மற்றும் காலம் ஆகியவற்றில் மாறுபாடுகள் இருந்த போதிலும் மக்கள் அடர்த்தி நகரின் மையத்திலிருந்து விலகிச் செல்லும் தூரத்திற்கு ஏற்பச் சீராகக் குறைந்து கொண்டு போகிறது என்றும் காலின் கிளார்க் (Colin Clark) நிருபித்துக் காட்டினார். அதுபோன்று பெர்ரி, சிம்மான்ஸ், டென்னட் (B.J.L. Berry, Simmons, R.J. Tennant) ஆகியோர் இந்தச்சரிவு வாட்டப்பகுப்புமுறையை மேற்கத்திய மற்றும் மேற்கத்திய நாடுகள் அல்லாத நாடுகளிலுள்ள நகரங்களுக்குப் பயன் படுத்தி எல்லா நகரங்களிலும் பொதுவாக இந் நிலை காணப்படுவதை நிருபித்தனர்.

வாட்டப் பகுப்புமுறை





மேற்கத்திய மற்றும் மேற்கத்திய அல்லாத நகரங்களில் மக்கள்தொகை செறிவிற்கும் நகர்மையத்திலிருந்து விலகிச் செல்லும் தூரத்திற்கும் இடையே காணப்படும் தொடர்பு

படம் 22

இதுபோன்று இப் பகுப்பு முறையை நிலத்தின் மதிப்பு, இளம் குற்றவாளிகளின் பரவல், நகரப்போக்குவரத்து அடர்த்தி மற்றும் வியாபாரத்திற்காகப் பயன்படுத்தப்படும் நிலத்தின் விகிதம் ஆகியவற்றை அறிவதற்குச் சிறப்பாகப் பயன்படுத்தலாம்.

1930ஆம் ஆண்டு கோல்பி (Charles C. Colby) என்பவர் இவ் வாட்டப் பகுப்பு முறையின் அடிப்படையாக விளங்குகின்ற விசைகளைப் (forces) பற்றித் தம் கருத்தை வெளியிட்டார். நகரின் மையத்திற்கும் விளிம்புகளுக்கும் இடையே காணப்படும் வேறுபாட்டிற்குக் காரணம் மையத்தை நோக்கிய விசைகளும், மையத்தைவிட்டு விலகிப்போகும் விசைகளின் தொகுதிகளுந்தாம் என எடுத்துரைத்தார்.

முதல் தொகுதியான, மையத்தைவிட்டு விலகிப்போகும் விசைக்குக் காரணம் நிலத்தின் மதிப்பு. மற்றும் நெருக்கம் ஆகியவை சில நிலப் பயன்பாடுகளை விளிம்பு நோக்கி இடம் பெயரச் செய்கின்றன. இரண்டாவது தொகுதியான மையத்தை நோக்கிய விசை (Centripetal Force) சில சிறப்பான நிலப்பயன்பாடுகளை, எளிதான போக்குவரத்து வசதிகள் இருப்பதால் மையம் நோக்கி இழுக்கப் பயன்படுகின்றன என்றார்.

வாட்டப் பகுப்பு முறையானது நகரின் பல்வேறு பகுதிகளில் காணப்படும பல்வேறுபட்ட பொருளாதார மற்றும் சமூக இயல் தன்மைகளுக்கு (Phenomenon) இடையே உள்ள தொடர்பினை எடுத்துக்காட்டுவதே இதன் நோக்கம் ஆகும்.

தொழில் முன்னிலை நகரின் வடிவம்

மேற்கு நாடுகளில் நகரங்களில் ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்ற மாறுபாடுகள் முன்பு சொல்லப்பட்ட நகர அமைப்புக் கோட்பாடுகளைப் பயனற்றதாகச் செய்துகொண்டு இருக்கின்றன. இவ்வகையான மாற்றங்களுக்குச் சமுதாயத்தின் பண்புகள் மற்றும் தொழில்துறை விஞ்ஞானத்தில் ஏற்பட்ட மாறுதல்கள் காரணம் ஆகும். இவை பல்வேறு நகர வடிவங்களை உண்டாக்குகின்றன. மேலும் கலாச்சாரப் பண்புகளில் தோன்றுகின்ற மாறுதல்கள் நகரங்களைப் பல உருவங்களில் உருவாக்குகின்றன.

இதுவரை மேற்கொள்ளப்பட்ட ஒப்புமைகள் அனைத்தும் மேற்கு நாடுகள் அதுவும் குறிப்பாக முதலாளித்துவம் நிலவுகின்ற நாடுகளைப் பற்றியன. சோவியத் ரஷ்யாவிலுள்ள நகரங்கள் இந்த வகைப்பாட்டில்

அடங்காது. இவை மேற்கு நாடுகளின் வகுப்பைச் சார்ந்தபோதிலும் இந் நகரங்கள் அனைத்தும் தற்கால தொழிலியல் பொருளாதாரத்தை அடிப்படையாகக் கொண்டவை. அதேபோல் இலத்தீன் - அமெரிக்க நாடுகளிலுள்ள நகரங்களை வகைப்படுத்துவதும் மிகவும் கடினமான காரியம். ஸ்ஜோபர்க் (G. Soburg) தொழில் முன்னிலை நகரங்களுக்கு ஒரு குறிப்பிட்ட வடிவம் உண்டு என்கிறார். அது தன்னுடைய மாறு பட்ட கலாசாரங்கள், பிரதேசங்கள் மற்றும் காலங்களின் அளவாகக் காணமுடிகிறது. இப்படிப்பட்ட எளிதான உருவவியலைப் பொதுவான மற்றும் சிறப்பான தோற்றங்களைத் தொழில் முன்னிலை நகரங்களில் காணமுடியும்.

கடந்த காலத்திலும், தற்போதும் உள்ள தொழில் முன்னிலை நகரங்கள் அளவில் சிறியன. அவற்றின் மக்கள்தொகை சாதாரணமாக 1,00,000க்கு மேல் இருப்பதில்லை. இதற்குக் காரணம் இப்படிப்பட்ட நகரங்கள் நகர்மயமாக்கப்பட்ட சமூகங்களில் அமைக்கப்பட்டிருப்பது தான் காரணமாகும். இத் தொழில் முன்னிலை நகரங்களுக்குத் தேவையான உணவுப் பொருள்கள் அதை அடுத்துள்ள பின்னிலத்தில் இருந்துதான் பெறப்படுகின்றன. மேலும், இந் நகரங்கள் சிறு நகரக் கூட்டங்களுக்குத்தாம் ஆதரவளிக்கும்.

பெரும்பாலான தொழில் முன்னிலை நகரங்களைச் சுற்றிப் பாதுகாப்பிற்காகச் சுவர்கள் கட்டப்பட்டுள்ளன. இச்சுவர் கிராம மற்றும் நகர்ப்புறங்களுக்கு இடையே உள்ள பிரிவினை எடுத்துக்காட்டும். மேலும், இச் சுவர் உள்ளதால் உள்ளே போவோர் வருவோரைக் கட்டுப்படுத்தவும் இயலும்.

சாதாரணமாகத் தொழில் முன்னிலை நகரங்களில் நெரிசல் அதிகமாகக் காணப்படுகிறது. இங்கு இருப்போர் மையப் பணிகளுக்கு நகருக்குச் செல்வதற்கு எளிதாக உள்ள இடத்தில் வசித்தும் வேலை பார்த்தும் வருகின்றனர். இங்குப் போக்குவரத்து அவ்வளவு வேகமாக இல்லாததோடு போக்குவரத்துக் கட்டணமும் அதிகம். அந் நகரங்களில் மிக உயரமான பலஅடுக்குக் கட்டிடங்கள் கட்ட இச் சமூகத்தில் அனுமதிக்கப்படுவதில்லை. எனவே, வசிக்கும வீடுகள் குறுகலான தெருவின் இரு புறங்களிலும் அண்மையின் அனுகூலம்பற்றி நெருக்கமாக அமைந்துள்ளன.

தொழில் முன்னிலை நகரங்களின் அமைப்பு மேற்கத்திய நாடு களிலுள்ள நகரங்களில் இருந்து வேறுபட்டு நிற்கின்றன, அதுவும்

குறிப்பாக இவ் வேறுபாடு சமூக வகுப்புப் பரவலில் காணப்படுகிறது. இங்கு உயர்ந்த வகுப்பைச் சார்ந்தவர்கள் மையப் பகுதிக்கு அருகில் வசிக்கின்றனர். இச் சமூகத்தில் அரசியல் மற்றும் மதப்பணிகளில் ஈடுபட்டிருப்போர் பொருளாதார முயற்சியில் ஈடுபட்டிருப்போரைக் காட்டிலும் அதிகமாக மதிக்கப்படுவதோடு இவர்கள் உயர்ந்தோர் குழுவில் அதிகப் பங்கு பெறுகின்றனர், திருச்சபை மற்றும் செயலாட்சி ஆகியவை நகரின் மையத்தில் அமைந்து உள்ளன. ஏழைமக்கள் பொதுவாக வெளிப்பகுதிகளில் வசிக்கின்றனர். இந்த ஏழை மக்கள் பெரும்பாலும் நகரச் சுவருக்கு வெளியே வேளாண்மை வேலை பார்க்கின்றனர் அல்லது வெளியிலுள்ள நச்சுத்தன்மை கொண்ட தொழில்களில் ஈடுபடுகின்றனர்.

தொழில் முன்னிலை நகரங்களில் மக்கள் தொழிலின் அடிப் படையில் குழுமிக் காணப்படுகின்றனர். மேலும் இவ்வாறு குழுமி இருப்பது அவர்களின் இனம் மற்றும் குடும்பக் கூட்டங்களின் அளவாக அமைந்து காணப்படுகிறது.

தொழில் முன்னிலை நகரங்களிலும் மேற்கு நாடுகளிலுள்ள நகரங்களில் காணப்படுவதுபோல் ஒவ்வொரு தெருவிலும் ஒருவகைப் பணிகளின் செறிவு காணப்படுகிறது. இதற்குக் காரணம் பிற்போக்கான போக்குவரத்து மற்றும் செய்தித் தொடர்பு ஆகியவை ஆகும்.

இந் நகர்களில் பொருளாதாரச் செயல்கள் கூட்டாக இருந்த போதும் நிலப்பயன்பாட்டில் அப்படிப்பட்ட வேறுபாடு காணப்பட வில்லை. உதாரணமாக, ஒரு மதம் சார்ந்த கட்டடம், பள்ளிக்கூட மாகவும் இயங்குகிறது. இக் கட்டடத்தைச் சுற்றி அங்காடிகள் காணப்படுகின்றன.

மேற்கூறப்பட்ட தன்மைகள் பெரும்பான்மையான தொழில் முன்னிலை நகரங்களில் காணப்படுகின்றன. இதற்குக் காரணம் போக்குவரத்துத் துறையில் முன்னேற்றம் அடையாமல் இருப்பதுதான். மேலும், இப்படிப்பட்ட ஆராய்ச்சிகளை மேற்கொள்வதன் விளைவாகத் தம் கருத்துக்களை ஒப்புக்கொள்ளவோ மறுக்கவோ கூடும் என ஸ்ஜோபர்க் கூறினார்.

குடியேற்ற நகர்களின் இருவகை கட்டமைப்பு :

மேற்கத்திய நாகரீகத்தின் செல்வாக்கு எந்த அளவுக்கு பெரும் பாலான அண்மைக் காலத்து நகரங்களில் காணப்படுகிறது என்று

ஒப்பிட்டு எடுத்துக் கூறுவது என்பது கடினமான வேலையாகும் இன்னும் சில நகரங்களில் இத்தகைய செல்வாக்கு காணப்படவில்லை. மேற்கத்திய கலாச்சாரம் கொண்டுவந்த பொருளாதாரப் புரட்சியும் புது கருத்துக்களும் சேர்ந்து பழமையான நகரங்களின் கட்டமைப்பில் சில தெளிவான மாற்றங்களை ஏற்படுத்தின.

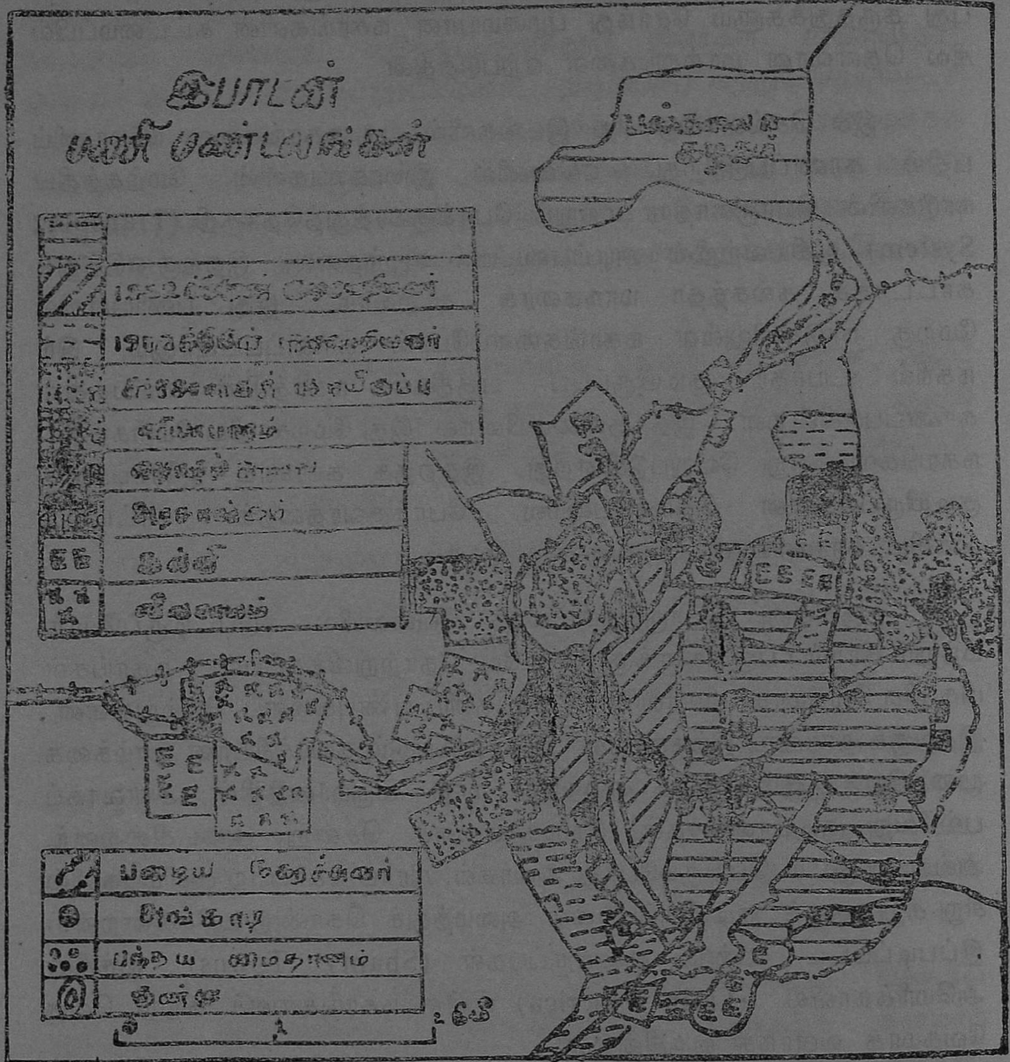
இச் செல்வாக்கு சில இடங்களில் புது நகரங்களை நிர்மாணிப் பதில் காணப்படுகிறது. ஏனெனில் இந்நகரங்களின் மேற்கத்திய நாடுகளின் பொருளாதார மற்றும் போக்குவரத்துத்தொகுதி (Transport System) ஆகியவற்றின் அடிப்படையில் எழுந்தவை. இதற்கு எடுத்துக் காட்டாகக் கல்கத்தா மாநகரைக் கூறலாம். இது பணியளவில் மேற்கு நாடுகளிலுள்ள நகரங்களைப்போல் காணப்பட்டாலும், இந் நகரில் உயர்தர குடியிருப்புப் பகுதிகள் நகரத்தின் மையத்தில் காணப்படுகின்றன. இத் தன்மையினால் இது மேற்கூறிய மேற்கத்திய நகரங்களினின்று வேறுபடுகின்றது. இதற்குக் காரணம் ஐரோப்பியக் குடியிருப்புகளின் தொகுப்பமைவு, போக்குவரத்தைக் காட்டிலும் முக்கிய காரணியாக விளங்குவதே ஆகும்.

தகுதிக்குப் பொருத்தமில்லாத வேலையில் ஈடுபட்டிருப்போர், மற்றும் கிராமப் பகுதிகளுக்கு இடையே தோற்றுவிக்கப்பட்ட நகரங்கள் மிக மிக வேகமாக வளர்வதோடு சில தனிப் பண்புகளைப் பெற்றுள்ளன. இதற்குக் காரணம் இந்நகரங்களில் காணப்படும் கவர்ச்சியான வாழ்க்கை முறையே ஆகும். மிகக் குறைந்த மாத வருமானத்தின் அளவாகப் பல்வேறு குடியானவர்கள் இந்நகர்களைச் சென்று அடைகின்றனர். அவ்வாறு இடம் பெயரும்போது அவர்கள், கிராம-நகர்ப்புற விளிம்புகளில் சிறு சிறு குழுக் குடியிருப்புகளை அமைத்துக் கொண்டு வசிக்கின்றனர். இப்படிப்பட்ட ஷண்டி குடியிருப்புகள் (Shanty Towns) லத்தீன் அமெரிக்காவில் (Latin America) உள்ள நகரங்களைச் சுற்றி வெகு வேகமாக வளர்ந்து வருகின்றன.

இவ்வாறு இரண்டு கலாச்சாரங்கள் சில குடியேற்ற நகரங் களில் ஒன்றோடு ஒன்று தொடர்பு கொள்வதால் பழைய மற்ற புது வகையான நகர வளர்ச்சி ஒன்றுக்கு எதிராக மற்றொன்று வளர்ந்து வருவதைக் காணமுடிகிறது.

பழைய டெல்லி நகரைச் சுற்றிச் சுவரும், அகழியின் (moat) மீந்த பகுதியும் காணப்படுகிறது. இச்சுவருக்கு உள்ளே இருக்கின்ற பகுதியில் கட்டிடங்களின் செறிவு மிக அதிகமாக இருப்பதோடு இவை

இருவகைக் கட்டமைப்புக் கொண்ட காலனி நகரம்



படம் 23

குடியிருப்புக்காகவும், வியாபாரத்திற்காகவும் பயன்படுகின்றன. இத் தெருக்கள் ஒழுங்கற்ற அமைப்பைக் கொண்டுள்ளன. இங்குள்ள வீடுகள் முற்றத்தைச் சுற்றி அமைக்கப்பட்டுள்ளன. இப் பழைய டெல்லிக்கு வெளியில் உள்ள புதுடெல்லியில் நவீனக் கடைகள், அலுவலகங்கள் ஆகியவை மேற்கத்திய மத்திய வியாபார வட்டத்தைப்போல் அமைந்து காணப்படுகிறது. இங்கு ரெயில்வே பணிப்பகுதி ஒருபுறமும் குடியிருப்புப் பகுதி ஒருபுறமும் அமைந்துள்ளது. இங்கேயும் விசாலமான அரசாங்கப் பணிப்பகுதி மற்றும் படையினர் நகரம் ஆகியவையும் காணப்படுகின்றன. லாகூர் (Lahore) நகரமும் இதே தன்மைகளைப் பெற்றுக் காணப் படுகிறது.

ஆப்பிரிக்காவில் சஹாராவுக்கு (Sahara) வடக்கில் உள்ள குடி யேற்ற நகரங்களில் இதுபோன்று ஐரோப்பிய மற்றும் முகமதியக் குடி யிருப்புகள் அமைந்து காணப்படுவதை நாம் காண முடியும். ஆனால் ஆப்பிரிக்காவின் அயன மண்டலப் பகுதியில் பழமையான கலாசாரங்கள் கொண்ட நகரங்கள் காணப்படவில்லை. மேற்கு நைஜீரியாவில் உள்ள இபாடன் (ibadan) இவ்வகையான நகருக்கு உதாரணமாக எடுத் துரைக்கலாம். இந் நகரம் 19ஆம் நூற்றாண்டில் ஐரோப்பியரின் செல்வாக்கு இல்லாத காலத்தில் தோன்றியது. இங்கு முன்பு இருந்த பாதுகாப்புச் சுவர் மறைந்து விட்டது. ஆனால், இப் பகுதியில் குடி யிருப்புகளின் செறிவு மிக அதிகமாக உள்ளது. இங்குள்ளோர் அனை வரும் உள்ளூர் மக்கள் ஆவர். இங்கு வியாபாரம் பழைமையான முறையில் நடைபெறுகிறது. அண்மைக் காலத்திய வியாபார மற்றும் அரசாங்கப் பகுதிகள் மையத்தின் ஒரு பகுதியில் அமைந்துள்ளன. வெளிப்பகுதியில் நைஜீரியாவைத் தவிர்த்து மற்றைய இடங்களிலிருந்து வந்து குடியேறியவர்களின் குடியிருப்புகள் காணப் படுகின்றன. இது அண்மைக் காலத்தில் கல்விப் பணிக்காக ஒதுக்கப் பட்ட பகுதியையும் கொண்டதாகும்.

எனவே, ஒரு நகரின் புவியியலை நன்கு அறிந்துகொள்ள அப் பகுதியில் பல்வேறு காலங்களில் நிலவிய தன்மைகளைப் பற்றி அறிவது மிக முக்கியமானதாகும் என்பதனை இதனால் தெளிவாக அறிகிறோம்.

12. நகர்ப்புற மக்களின் தன்மைகள்

நகரங்கள் வளர்ச்சி அடையும்போது நகரமக்களின் தன்மைகள் மாற்றமடைகின்றன. நகர்ப்புறப்புவியியலில் நகர உருவவியல் போன்று நகர மக்களின் தன்மைகளும் சிறப்பிடம் பெறுகின்றன. ஏனெனில், நகர மக்களின் தன்மைகளின் அளவாக அந் நகரின் தொழில் தன்மைகள் மற்றும் சிறப்புத் தொழில்கள்பற்றி ஓரளவுக்கு அறிந்துகொள்ள உதவுகிறது. மேலும், நகர்ப்புற மக்களின் தன்மைகள் சில நகரங்களில் மிகச் சிறப்பாக அமைவதோடு அவை நகரின் பல்வேறு பகுதிகளை நன்கு பிரித்துக்காட்டி நிற்கின்றன. எனவே, இத்தகைய நகர்ப்புற மக்களின் பல்வேறு இயல்புகள் எல்லாக் காலங்களுக்கும் எல்லா நகரங்களுக்கும் அறியவேண்டிய ஒன்றாக உள்ளது.

நகர மக்கள் இனப்புள்ளியியல் (Demographic) தன்மை, காலத்திற்கு ஏற்றாற்போல் மாறுபடக்கூடிய ஒன்றாகும். இந்த மக்கள் இனப்புள்ளியியல் வயது, பால்பாகுபாடு (Sex) மற்றும் மக்கள் தொகை மாற்றத்தின் விகிதம் ஆகியற்றின் அளவாகக் கணக்கிடப்படுகிறது. இப்படிப்பட்ட தரவு மக்கள் தொகை கணக்கெடுப்பின்போது சேகரிக்கப்படுகின்றன,

இந்த மக்கள் இனப்புள்ளியியல் தன்மைகள் (Demographic characteristics) நகர மக்களைக் கிராமப்புற மக்களிடமிருந்து பிரித்துக் காட்டுகின்றன. இந்த இருபதாம் நூற்றாண்டில் மேற்கத்திய நகரங்களில் மென்ரகத் தொழிற்சாலைகளும் (Light Industries) சேவகத் தொழில்களும் (Service occupation) இந்நகரங்களின் பொருளாதார வளர்ச்சியில் பெரும்பங்கு பெற்றுள்ளன. இவ்வகையான மென்ரகத் தொழிற்சாலைகளிலும் சேவகத் தொழிற்சாலைகளிலும் பெரும்பான்மையான பெண்கள் ஈடுபட்டுள்ளனர். இவர்கள் கிராமப்புறப் பெண்களைக் காட்டிலும் அதிக விகிதத்தில் இத் தொழிலில் பங்கேற்றுள்ளனர். எனவே இதன் விளைவாக இங்கிலாந்து மற்றும் வேல்ஸ் கானர்பேஷன் (Conurbation) பகுதியில் 100 ஆண்களுக்கு 102 பெண்கள் வீதம் காணப்படுகின்றனர். வேலை செய்வோரில் குறிப்பாக 25 முதல் 44 வயதுள்ளோர் குழுவில் 100 ஆண்களுக்கு 105 பெண்கள் என்ற விகிதம் காணப்படுகிறது. இவ்வகையான நிலை எல்லாக் கலாச்சாரங்களிலும் காணப்படவில்லை. குறிப்பாக மேற்குப் பாகிஸ்தானில் முகமதியர் வசிக்கும் நகரமான லாகூரில் 1000 ஆண்களுக்கு 775 பெண்கள் என்ற விகிதம் காணப்படுகிறது. இதற்குக் காரணம் மேற்கத்திய நாடுகளிலுள்ள பெண்களின் மத்தியில் கல்வி கற்றவர்கள் விகிதம் அதிகமாகக் காணப்படுவதும், அவர்கள் கலாச்சாரமும், அதற்கும் மேல் நகரங்களின் கவர்ச்சியும் கிராமப்புறங்களிலுள்ள பெண்கள் மென்ரகத் தொழிலில் ஈடுபட ஊக்குவிப்பதும் ஆகும்.

வயதுவாரியான கட்டமைவு (Age structure) கிராமப்புறம் மற்றும் நகர்ப்புறங்களுக்கு இடையே வேறுபட்டு காணப்படுகிறது. நகர்ப்புறம் நோக்கிப் புலம் பெயர்வோர் அதிகமாக உள்ளதே இதற்குக் காரணமாகும். எனவே, நகரங்களில் குழந்தைகள் மற்றும் வயதான முதியவர்களின் விகிதம் குறைவாக உள்ளது. இங்கிலாந்து மற்றும் வேல்ஸ் ஆகிய நகரங்களின் மக்கள்தொகையில் 24 முதல் 54 வயது வரை உள்ள மக்கள்தொகையின் விகிதம் அதிகமாகக் காணப்படுகிறது. 24 முதல் 54 வயதுள்ள இளைஞர்களும் நடுத்தர வயதுடையோரும் நகரங்களில் வேலை செய்யச் சென்றுவிடுவதால் இவர்களுடைய விகிதம் நகரங்களில் அதிகமாகவும் கிராமங்களில் 5 முதல் 24 வயதுள்ளோரின் விகிதம் அதிகமாகவும் இருப்பதை நாம் நன்கு அறிய முடிகிறது.

இந்தியாவைப் பொறுத்தவரையில் 15 முதல் 34 வயதுக்குட்பட்ட மக்கள் அதிகம் பேர் நகரங்களில் வசிக்கின்றனர். அதே போல் 60 வயதுக்கு மேற்பட்டவர்கள் விகிதம் நகரங்களைக் காட்டிலும் கிராமங்களில் அதிகமாக உள்ளது.

நகரங்களில் காணப்படும் மக்களில் பெரும்பான்மையினர் நகரத்திற்கு வெளியில் பிறந்தவர்கள் ஆவார்கள். இவர்கள் தங்களின் கல்வித் தகுதி மற்றும் போக்குவரத்து வசதி, நகரங்களில் காணப்படும் வேலை வாய்ப்புகளின் விளைவாக மிகத் தொலைவிலிருந்து பெரு நகரங்களில் வந்து குடியேறியவர்கள் ஆவார்கள்.

நகரங்களில் காணப்படும் சேவைத் தொழில்களின் எண்ணிக்கை அதிகமாக உள்ளதாலும் இதில் ஆண்களைக் காட்டிலும் பெண்கள் மிகவும் விருப்பத்தோடு ஈடுபடுகின்றனர். எனவே, சேவைத்தொழில் களில் பெண்களின் விகிதமும், கனரகத் தொழில்களில் ஆண்களின் விகிதமும் அதிகமாகக் காணப்படுகிறது. எனவே, சேவைத் தொழில்கள் முதன்மைத் தொழிலாக உள்ள நகரங்களில் பெண்கள் தொகை அதிகமாகவும், கனரகத் தொழில்கள் அதிகமாக உள்ள நகரங்களில் ஆண்களின் எண்ணிக்கை அதிகமாகவும் உள்ளது குறிப்பிடத் தக்க தாகும்.

தனியாக நகரங்களில் சென்று குடியேறும் பெண்கள் பெரும் பாலும் நடுத்தர வகுப்பைச் சார்ந்தவர்களாக உள்ளனர். அதே போன்று தனியாக நகரங்களில் குடியேறும் ஆண்கள் உழைப்பாளி வகுப்பைச் சார்ந்தவர்களாக உள்ளனர்.

அதே போன்று மணமானவர்களும் நகரங்களினால் கவரப்பட்டுக் குடும்பத்தோடு சென்று குடியேறுகின்றனர். இதற்குக் காரணம் இங்கு வாழ்க்கை வசதிகள் அதிகமாக இருப்பதோடு தம்முடைய பிள்ளை களுக்குத் தேவையான கல்வி வசதி மற்றும் வேலைவாய்ப்புகள் அதிக மாகக் காணப்படுகிறது என்பதே ஆகும். இவர்கள் பெரும்பாலும் புறநகர்களிலுள்ள சொந்த வீடுகளில் சென்று குடியேறுகின்றனர்.

கிராம நகரங்களுக்கு இடையே காணப்படும் மக்கள்இனப் புள்ளியியல் வேறுபாடுகள் போலவே நகரங்களுக்கிடையில் அவற்றின் பணிகளில் வேறுபாடுகள் காணப்படுகின்றன. இப் பணிகளின் செல் வாக்கு தொழில் கட்டமைப்பில் காணப்படுகின்றன. முடிவில் இது நகரங்களின் வளர்ச்சியிலும், இங்குக் குடியேறுகின்ற தொழிலாளர் களிலும் செல்வாக்குக் காட்டுகிறது. நெல்சன் (**H J. Nelson**) என்பவர் அமெரிக்க நகரங்களில் 1940 மற்றும் 1950 ஆம் ஆண்டுகளில் பணி களில் ஏற்பட்ட மாற்றங்களை ஆராய்ந்தார். அவர் ஆராய்ச்சியின் முடிவு அமெரிக்க நகரங்களில் இந்தப் பத்து ஆண்டுகளில் தனிப் பட்டவர்களின் பணி (**Personal Services**) மற்றும் சிறப்புப் பணிகளின்

வளர்ச்சி சராசரியைக் காட்டிலும் இரண்டு மடங்கு வளர்ந்ததாகவும். அதே காலத்தில் உற்பத்தித் தொழில்கள் மிகக் குறைந்த அளவே வளர்ச்சி அடைந்ததாகவும் கண்டறிந்தார். மேலும், சிறப்பான போக்கு வரத்துப் பணிநகரங்கள் நாட்டின் சராசரி வளர்ச்சியைக் காட்டிலும் குறைவாக வளர்ச்சி அடைந்ததாக எடுத்துக் காட்டினார்.

மேற்கத்திய நகரங்கள் தங்கள் பணிகளின் அளவாக வேறு படுவதோடு, இந்நகரங்களின் வசிக்கும் பகுதிகளில் சமூக வேறுபாடு களும் காணப்படுகின்றன. இந்த வேறுபாடுகள் மக்களின் தன்மையின் கட்டமைப்பில் வேறுபாட்டைத் தோற்றுவிக்கின்றன. இந்த வேறு பாடுகள் தோன்றப் பல்வேறு காரணங்கள் உள்ளன. அவற்றில் ஒன்று மக்கள் இங்கு வந்து குடியேறியதே ஆகும். மேலும் இவர் களுடைய தொழில், செல்வம், சமூக அந்தஸ்து மற்றும் இவர்களுடைய வீட்டுத் தேவைகள் அடிப்படையில் வேறுபாடுகள் காணப்படுகின்றன.

பல்வேறு மணமாகாத ஆண்மக்கள் நகரங்களில் சென்று வாடகை அறைகளில் தங்குவது சிறப்பாகக் காணப்படுகிறது. இவ் வாறு நகரங்களில் வந்து குடியேறும் ஆண்களில் வெகு தொலைவில் இருந்து வந்தவர்கள் அதிகமாக உள்ளனர். அதே சமயம் பெண்கள் அருகிலுள்ள இடங்களிலிருந்து நகரங்களில் குடியேறுகின்றனர்.

நகரங்களில் குடியேறும் மக்கள் தங்கள் இனம், மொழி, மதம் பழக்கவழக்கங்கள் அடிப்படையிலும், பொருளாதாரம் மற்றும் கலாச்சார காரணங்களினாலும் தனித்தனிக் குழுக்களாக வசிக்கின்றனர். குறைந்த சம்பளத்தில் வேலை செய்யும் ஒரு குறிப்பிட்ட இனத்தவர்கள் நகரின் பழைய வசிக்கும் பகுதிகளில் சிறு வீடுகளில் வசிக்கின்றனர். மேலும் இவ் வீடுகள் பாழடைந்த நிலையில் உள்ளதோடு இவற்றின் மதிப்பும் குறைவாக உள்ளது.

இவ்வாறு நகரங்களை நோக்கிச் சென்று குடியேறுபவர்கள் அச் சமூகத்திலிருந்து வேறு பட்டவர்கள். ஆகையால் இவர்களின் இனப் புள்ளியியல் தன்மைகளில் தனித்தன்மை காணப்படுகிறது. இவர்கள் ஏழைகளாக இருப்பதால் இவர்கள் வசிக்கும் பகுதிகளில் மக்கள் தொகைச் செறிவு அதிகமாக உள்ளது. மேலும், இவர்களின் குடும்பங்களில் குழந்தைகளின் எண்ணிக்கை அதிகமாக உள்ளது. இவர்களின் செறிவு அதிகமாக இருப்பதோடு இவர்கள் வறுமையில் வாடுவதால் இங்கு இறப்போர் விகிதம் அதிகமாக உள்ளது.

மேற்கத்திய நகரங்களில் பொதுவாக மையப் பகுதியில் மக்கள் தொகைச் செறிவு குறைவாக உள்ளது. மக்கள் மையப்பகுதியில் குடியேற முடியாததால் புறநகர்ப்பகுதிகளில் குடியேறுகின்றனர். எனவே, புறநகர்ப் பகுதிகளில் மக்கள்தொகைச் செறிவு அதிகமாக உள்ளது.

மேற்கத்திய நகரங்களில் மக்கள்தொகைச் செறிவு நகரின் மையத்தை விட்டு விளிம்பை நோக்கிச் செல்லச் செல்ல ஒரே சீராகக் குறைகிறது. இதற்குக் காரணம் நிலத்தின் மதிப்பு மையப் பகுதியில் அதிகமாகவும் வெளியே செல்லச் செல்லக் குறைவதாலும் மக்கள் புறநகர்ப் பகுதிகளில் வசிக்கவே விரும்புகின்றனர். ஏனெனில், இங்கு நிலத்தின் மதிப்புக் குறைவாக உள்ளதோடு போக்குவரத்து வசதிகளும் காணப்படுகின்றன.

இதேபோல் ஏழைமக்கள் இந்நகரங்களின் மையப் பகுதியிலேயே, தொழில் செய்யும் இடத்திற்கு அருகில் வசிக்கின்றனர். இதற்குக் காரணம் இவர்கள் போக்குவரத்துக்காக ஆகும் செலவைத் தவிர்க்க எண்ணுவதே ஆகும். மேலும், இவர்களின் செறிவு இப் பகுதியில் அதிகமாக உள்ளது.

கிழக்கு நாடுகளிலும், தென்கிழக்கு ஆசிய நாடுகளிலும் வசதியுள்ளவர்கள் நகரங்களின் மையப் பகுதியில் வசிப்பதையே மிகவும் கௌரவமாகக் கருதுகின்றனர். எனவே, இவர்களின் செறிவு மையப் பகுதியில் அதிகமாக உள்ளது. அதே சமயம் ஏழைமக்கள் நகரின் விளிம்புப் பகுதிகளில் வசிக்கின்றனர். இதற்குக் காரணம் போக்குவரத்து வசதிகள் நகரங்களில் குறைவாக உள்ளது. மேலும் மையப் பகுதியில் இடம் கிடைப்பதும் அரிதாக உள்ளதால் மையப் பகுதிகளில் மக்கள்தொகைச் செறிவு அதிகமாக உள்ளது.

13. மைய இடத்துக் கொள்கை

நகரக் குடியிருப்புகளின் இட அமைப்புப் பற்றிய ஆராய்ச்சிகள் மேற்கொண்டதன் விளைவாகப் பல்வேறு கட்டுரைகள் வெளிவந்தன. இவ்வகையில் கொள்கை அளவேயான கருத்தை முதன் முதல் வான் தூனன் (Von Thunan) 1926ஆம் ஆண்டு வெளியிட்டார். அதில் அவர் சீர்மை நிலையில் வேறுபாடுகள் அற்ற நிலப்பரப்பு எவ்வாறு புவிப் பரப்பின் மத்தியில் ஒரு நகரத்தை மேம்பாடு அடையச் செய்கிறது என்பதையும், அதே சமயம் அந் நகரைச்சுற்றி பொது மையம் வட்டங்களாக நிலப் பயன்பாடுகள் தோன்றுகின்றன என்பதையும் விளக்கிக் காட்டினர். 1844ஆம் ஆண்டு கோல் (J.G. Khol) இரு நகரங்கட்கு இடையே உள்ள தொடர்பினை இயற்கை மற்றும் கலாச்சாரச் சூழ்நிலை அடிப்படையில், அதுவும் குறிப்பாக அந் நகர்களின் இட அமைவில் போக்குவரத்தின் விளைவு பற்றி ஆராய்ந் தார். கூலி (C.H. Cooley) போக்குவரத்து வழிகள், குறிப்பாக இரயில் போக்குவரத்து எவ்வாறு வியாபார மையங்களின் இட அமைவு மற்றும் மேம் பாட்டில் செல்வாக்கைக் காட்டுகின்றது என்பதைப் பாராட்டும்படியாக எடுத்துக் காட்டினார். பெருமளவிலான மக்கள் மற்றும் தொழிற்சாலை களின் செறிவு ஏன் சில இடங்களில் மட்டும் காணப்படுகிறது என்பதை

நிர்ணயிக்க ஹெய்க் (R. M. Haig) முயற்சி மேற்கொண்டார் ஹெய்க்கின் கட்டுரை, நேரடியாக நகரங்களின் இடஅமைப்புப்பற்றி எடுத்துக் கூறவில்லை என்றாலும் மக்கள் மற்றும் தொழிற்சாலைகளின் செறிவுபற்றிச் சிறப்பாக எடுத்துக்கூறுகின்றது. கல்பின்(G. J. Galpin) 1915 ஆம் ஆண்டு விஸ்கான்சின் மாநிலத்தில் (Wisconsin State) வால்வொர்த் (Valworth) கோட்டத்தில் உள்ள நகர்களின் சேவை மண்டலங்கள்பற்றிய கட்டுரை வெளியிட்டார். இதுதான் முதன்முதலாக இக் கருத்தின் அடிப்படையில் வெளிவந்த கட்டுரையாகும். இதன் பின்னால் பல்வேறு அறிஞர்கள் குடியிருப்புகளைப் பற்றிய ஆராய்ச்சிகளை மேற் கொண்டனர். அவர்களில் ஹோல்பு மற்றும் போல்சன் (J.H.Holb and R.A. Polson 1933) மெல்வின் (B.L.Melvin) ஆகியோரின் கட்டுரைகள் குறிப்பிடத்தக்கன. மைய இடத்துக் கொள்கைக்கான அடிப்படைக்கருத்துக்களை 1927ஆம் ஆண்டு வெளியிட்ட சிறப்பு போபெக் (Bobeck)என்பவருக்கு உரித்தாகும்.

மைய இடத்துக் கொள்கை (Central Place Theory)

குடியிருப்புகளைப்பற்றிய ஆராய்ச்சிகள் இவ்வாறு பெருகியபொழுது அறிஞர்கள் குடியிருப்புகளின் அளவு,பரவல் மற்றும் எண்ணிக்கை ஆகியவை பற்றியும் ஆராய்ந்தனர் அப்படிப்பட்ட ஆராய்ச்சிக் கட்டுரைகளில் கிறிஸ்டாலரின் மைய இடத்துக் கொள்கை குறிப்பிடத்தக்கதாகும். இவருக்கு முன்பு பல்வேறு துறையைச் சார்ந்த அறிஞர்கள் இது போன்ற கருத்துக்களை வெளியிட்ட போதிலும், நகரக் குடியிருப்புகளின் அளவு, எண்ணிக்கை மற்றும் பரவல்பற்றிய தெளிவான விளக்கம் அளித்த பெருமை வால்டர் கிறிஸ்டாலரைச் (Walter Christaller) சாரும். நகரங்கள், பல்வேறு அளவுகளைக் கொண்டதோடு பல்வேறு பணிகளை மேற்கொள்கின்றன. இதன் விளைவாக இவற்றின் எண்ணிக்கை மற்றும் இடைத்தூரம் வேறுபடுகிறது. உதாரணமாக, நாம் தமிழ்நாட்டை எடுத்துக்கொண்டால் சென்னைக்கு அடுத்துள்ள நகரங்களான மதுரை, கோவை, சேலம், மற்றுமுள்ள முதல் வகுப்பு நகரங்களுக்கு இடையே உள்ள தூரம் ஏறக்குறைய ஒரே அளவாக இருப்பதையும் காணமுடிகிறது. இம்முறையான குடியிருப்புகளின் அமைப்பு ஜெர்மனியில் காணப்பட்டதால் கிறிஸ்டாலர் நகரக் குடியிருப்புகளின் அளவு, பரவல், எண்ணிக்கை ஆகியவற்றில் ஓர் ஒருங்கமைவு உண்டு என்று எண்ணி அதன் அடிப்படையில் அவர் மைய

இடத்துக் கொள்கையை, விளக்க முயற்சிகள் மேற் கொண்டார், இக் கொள்கையின் முக்கிய சாரம் ஒரு பிரதேசத்தில் உள்ள நகரக் குடி யிருப்புகளின் அளவு, எண்ணிக்கை மற்றும் பரவல் ஆகியவற்றை விளக்கிக் கூறுவதே ஆகும். மேலும், நகரங்கள் தம்முடைய சிறப்புப் பணிகளைக் கொண்டு சேவை செய்வதன் மூலம் பல்வேறு படிநிலைகளை **(Hierarchy)** அடைகின்றன என்றும் மைய இடத்துக் கொள்கை விளக்கிக் கூறுகிறது. இக் கொள்கையை விளக்க ஆரம்பிக்குமுன் கிறிஸ்டாலர் சில அனுமானங்களை **(Assumptions)** மேற்கொண்டார் ஏனெனில், அறிவியல் ஆராய்ச்சிகளில் கோட்பாடுகளை விளக்குவதற்கு முன்பு சில அனுமானங்களை மேற்கொள்வது இயல்பாகும்.

அதுபோல் மைய இடத்துக் கொள்கையை விளக்க மேற்கொண்ட அனுமானங்கள் பின்வருமாறு :

1. மக்கள் தொகைப் பரவல் ஒரு பிரதேசத்தில் சீராக இருக்க வேண்டும்.
2. மண்ணின் உற்பத்தித்திறன் அப்பிரதேசத்தில் எல்லா இடங்களிலும் ஒரேமாதிரியாக இருக்க வேண்டும்.
3. இப் பிரதேசம் வேறுபாடுகளற்ற சமநிலமாக இருக்க வேண்டும்.
4. இப் பிரதேசத்தில் எல்லாத் திசைகளிலும் எளிதாகச் செல்வதற்கான போக்குவரத்து வசதிகள் இருக்க வேண்டும்.
5. இங்குள்ள மக்களின் வாங்கும் திறன் ஒரே அளவுள்ளதாக இருக்கவேண்டும்.

மேற்சொன்ன அடிப்படை அனுமானங்கள் ஒரு பிரதேசத்தில் இருக்குமானால் இங்குள்ள பல்வேறு அளவு கொண்ட நகரங்களின் எண்ணிக்கை மற்றும் பரவல் பற்றி எடுத்துரைக்க முடியும் என்பது கிறிஸ்டாலரின் கொள்கையாகும். இவ்வெண்ணம் தென்மேற்கு ஜெர்மனி யில் அப்போது காணப்பட்ட பல்வேறு அளவுள்ள நகரங்கள் மற்றும் மக்கள் தொகைப் பரவலை அடிப்படையாகக் கொண்டு எழுந்ததாகும். கிறிஸ்டாலரின் கொள்கையைப் பற்றிப் படிக்கும் முன் அதில் முக்கியமான அடிப்படைக் கருத்துக்களைக் காண்போம்.

ஒருங்கமைவு **(Centralisation)** உலகில் சமூகங்களில் ஒரு சீரான அமைவு காணப்படுகிறது. இவ்வொருங்கமைவு உயிர் உள்ள மற்றும்

உயிரற்ற பொருள்களிலும் காணப்படுகிறது. அது போன்றே குடியிருப்புகளிலும் ஒரு சீரான அமைப்புக் காணப்படுகிறது. உதாரணமாக ஒரு குடியிருப்பின் மத்தியில் கோயிலும் அதைச் சுற்றித் தெருக்களும் அமைந்துள்ளமை ஒருங்கமைவுக்கு எடுத்துக்காட்டாகும், அதேபோல் குடியிருப்புகள் கோயிலைச்சுற்றி வளர்ச்சி அடைவதும் இந்த ஒருங்கமைவைக் குறிக்கும்.

மைய இடங்கள் (Central Places)

கிரேடுமேன் (Gradman) கருத்துப்படி ஒரு நகரின் முக்கியப் பணியானது கிராமச் சுற்றுப் புறங்களின் மத்தியில் அமைவதோடு தலவாணிபத்தை வெளி உலகத்துடன் இணைப்பது ஆகும் என்கிறார். ஒரு நகரக் குடியிருப்பின் முக்கியப் பணியானது அங்குள்ள மக்களுக்குத் தேவையான சேவைப் பணிகளைப் புரிவதோடு அதைச் சுற்றியுள்ள கிராம மக்களுக்கு சேவை புரிவதும் ஆகும். மைய இடங்கள் என்பவை ஒரு குடியிருப்பின் மையத்தில் அமைவது மட்டுமன்றி இவை ஓர் அலகு குடியிருப்பைக் காட்டிலும் சிறியதாகவோ. பெரியதாகவோ இருக்கலாம். இவ்வாறு மையத்தில் அமைந்த குடியிருப்புகள் சில மையப் பணிகளைப் புரிவதால் இவை மைய இடங்கள் என அழைக்கப் படுகின்றன. இம் மைய இடங்கள் பல்வேறு வகைப்பட்ட மையப் பணிகளை மேற்கொண்டு சேவை செய்வதால் அவை பெரிய, மற்றும் சிறிய மைய இடங்கள் என்னும் தகுதியைப் பெறுகின்றன. இதன் பொருளாவது உயர்ந்த மைய இடங்கள் அதிக அளவில் மையப்பணிகள் கொண்டு, அதிக அளவு பரப்பில் உள்ள பெரும்பான்மை மக்களுக்குச் சேவை செய்கின்றன என்பது, சிறிய மைய இடங்கள் ஒரு சில மையப்பணிகள் கொண்டு குறைந்த மக்கட்குச் சேவை புரிகின்றன என்பதுமே ஆகும். மேலும், பெரிய மைய இடங்கள் அதிக அளவில் மையப் பணிகளைக் கொண்டுள்ளது மட்டுமன்றி பெரும்பான்மை மக்கட்குச் சேவை செய்வதால் அவற்றின் எண்ணிக்கை குறைவாகவும் சிறிய மைய இடங்களின் எண்ணிக்கை அதிகமாகவும் இருப்பது அறியத்தக்கதாகும்.

மையப்பணி (Central Function)

மேற்சொன்னதுபோல் ஒரு மைய இடத்தின் பணி அதைச் சுற்றியுள்ள நிலப்பகுதியில் வாழும் மக்களுக்குத் தேவையான பணிகளைக்கொண்டு சேவை செய்வதாகும். மையப்பணிகள் என்பவை ஒரு சில மையப்புள்ளிகளில் உற்பத்தி செய்யப்பட்டு சுற்றியுள்ள

சிதறிய புள்ளிகளிலுள்ளவர் நுகர்வதற்கேயாகும். இம் மையப் பணிகள் இரு வகையானவை. ஒருவகை பணம் கொடுத்துப் பெறுவது இவற்றை மையப் பொருட்கள் (Central Good) என்று அழைக்கலாம். உதாரணம் பலசரக்கு, துணி, நகைகள், காலணி போன்றவையாகும். மற்றொருவகை பணம் கொடுத்துத் தாமே சென்று நுகர்வது (Services). உதாரணம் திரைப்படம், சட்ட ஆலோசனை, மருத்துவச் சிகிச்சை பெறுதல் போன்றவையாகும். இவை மைய சேவைகள் எனப்படும். இம் மையப் பணிகளில் உயர்ந்ததர மையப்பணிகள் ஒரு சில பெரிய மைய இடங்களில் மட்டுமே பெறக்கூடியதும் எண்ணிக்கையில் குறைந்து காணப்படுவதும் ஆகும். இதற்குச் சிறந்த உதாரணமாகத் தங்க ஆபரணங்களை விற்கும் பணியைச் சொல்லலாம். குறைந்த தர மையப்பணிக்கு உதாரணமாக ஆரம்பப் பள்ளி அல்லது பலசரக்குக்கடை ஆகியவற்றைச் சொல்லலாம். இவை எல்லாக் குடியிருப்புகளிலும் காணப்படுவதாலும், எண்ணிக்கையில் அதிகமாக உள்ளதாலும் இது குறைந்ததர மையப்பணி என வழங்கப் படுகிறது. சிறு இடங்களில் எந்த விதமான முக்கிய மையப் பணிகளும் இல்லாமலும் இருந்தால் அவற்றை துணை மைய இடங்கள் (Auxillary Central Places) என அழைப்பர்.

மையத்தன்மையின் முக்கியத்துவம் (Centrality)

ஒரு நகரின் முக்கியததுவம் அதன் பரப்பு மற்றும் மக்கள் தொகையினால் மட்டுமே தெளிவாக வெளிப்படாது. இம் முக்கியததுவம் என்பது அங்குள்ள மக்களின் பொருளாதார முயற்சியின் கூட்டுத் தன்மையாகும். ஒரு மைய இடத்தின் மையத் தன்மையின் முக்கியத் துவம் என்பது ஒரு சார்பு பதம் (Relative) ஆகும். எனவே, ஒரு மைய இடத்தின் முக்கியத்துவம் என்பது அந் நகரில் உள்ள மக்களின் எண்ணிக்கை, அவர்கள் மேற்கொண்டுள்ள பல்வேறு பொருளாதார முயற்சிகள் மற்றும் அது எத்தனை மையப்பணிகள் கொண்டு சேவை செய்கிறது என்பதைப் பொறுத்தே அறியப்படும். மையத் தன்மையின் முக்கியத்துவத்தின் அளவாக மைய இடங்கள் பல்வேறு படிநிலைகளை (Hierarchy) அடைகின்றன.

சேவை மண்டலம் (Complementary Region)

வான்தூனனின் கோட்பாட்டில் காணப்படுவதுபோலக் கிறிஸ் டாலரின் கோட்பாட்டிலும் ஒவ்வொரு நகரத்தைச் சுற்றிலும் சேவைமண்டலம் அமைந்துள்ளது. இச் சேவைமண்டலம்

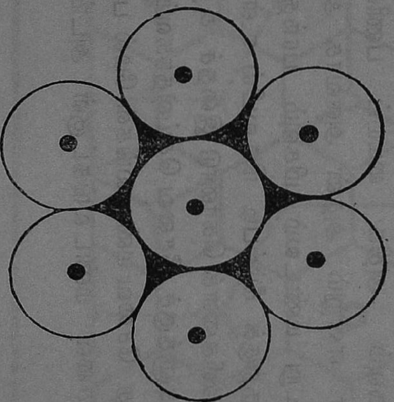
நகரத்தைச் சுற்றி வட்டமாக அமைந்துள்ளது. இச் சேவை மண்டலத்தின் பரப்பு ஒரு நகர் எவ்வளவு மையப் பணிகளைக் கொண்டு சேவை செய்கிறது என்பதைப் பொறுத்து அமையும். உயர்ந்த மையப் பணிகள் பலவற்றைக் கொண்டு ஒரு நகரம் சேவை செய்யுமேயானால் அதன் சேவை மண்டலம் அதிகப் பரப்புடையதாயும். குறைந்த எண்ணிக்கையில் மையப் பணிகளைக் கொண்டு சேவை செய்யும் மைய இடங்களின் சேவை மண்டலம் சிறியதாகவும் அமையும் இச் சேவை மண்டலம் வட்ட வடிவமாக அமையுமேயானால் படம் 24ல் காட்டியுள்ளது போல் சில பகுதிகள் வட்டங்களுக்கிடையில் சேவை செய்யப்படாத (Unserved) இடங்களாக அமையும். இல்லையென்றால் சேவை மண்டலம் ஒன்றன்மேல் ஒன்று அமைந்து காணப் படும். இந்த நிலையில் சில பகுதிகள் பல்வேறு மைய இடங்களினால் சேவை செய்யப் படுகிறது. மேற்கூறிய குறைகளைத் தவிர்ப்பதற்காகக் கிறிஸ்டாலர், சேவை மண்டலத்தை அறுகோண வடிவமுடையதாக (Hexagonal) அமைத்துக் கொண்டார். இதன் விளைவாகச் சேவை பெறாத இடங்கள் (Unserved) தவிர்க்கப்படுகின்றன. மேலும் அறுகோணங்கள் வட்டத்திற்குள் மிகப் பொருத்தமாகப் பொருந்தக் கூடியது என்பதும் இவ் அறு கோணச் செல்வாக்கு அல்லது சேவைப் பிரதேசம் வடிவ கணித அடிப்படையில் மிகவும் பொருத்தமானது என்பதும் கிறிஸ்டாலரின் கருத்தாகும்.

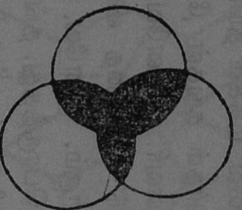
பொருளாதார தூரம் மற்றும் ஒரு பணியின் எல்லை (Economic Distance and Range of a Good)

கடைசியாக ஒரு மையப் பணியின் எல்லை மற்றும் பொருளா தார தூரம் என்பது பற்றிப் பார்ப்போம். சிதறிய குடியிருப்பிலுள்ள மக்கள் ஒரு மைய இடத்திற்கு எவ்வளவு தூரம் பிரயாணம் செய்து ஒரு பொருளை வாங்குகிறாரோ அதுதான் அப்பொருளின் பொருளா தார தூரம் அல்லது அப் பணியின் எல்லையாகும் (படம்24). இவ் வெல்லை அல்லது தூரம் வாங்கப்படும் பொருளின் முக்கியத்துவம், அந் நகரின் அளவு மற்றும் மைய இடத்தின் படிநிலையைப் பொறுத்து அமையும்.

இவ்வெல்லையை ஆரமாகக் கொண்டு அந்நகரைச் சுற்றி ஒரு வட்டம் வரைந்தோமானால் அதுதான் அந்நகரின் செல்வாக்குப் பிரதேசம் அல்லது சேவை மண்டலம் ஆகும்.

வட்ட வடிவச் சேவை மண்டலம்


சேவை செய்யாத பகுதிகள்

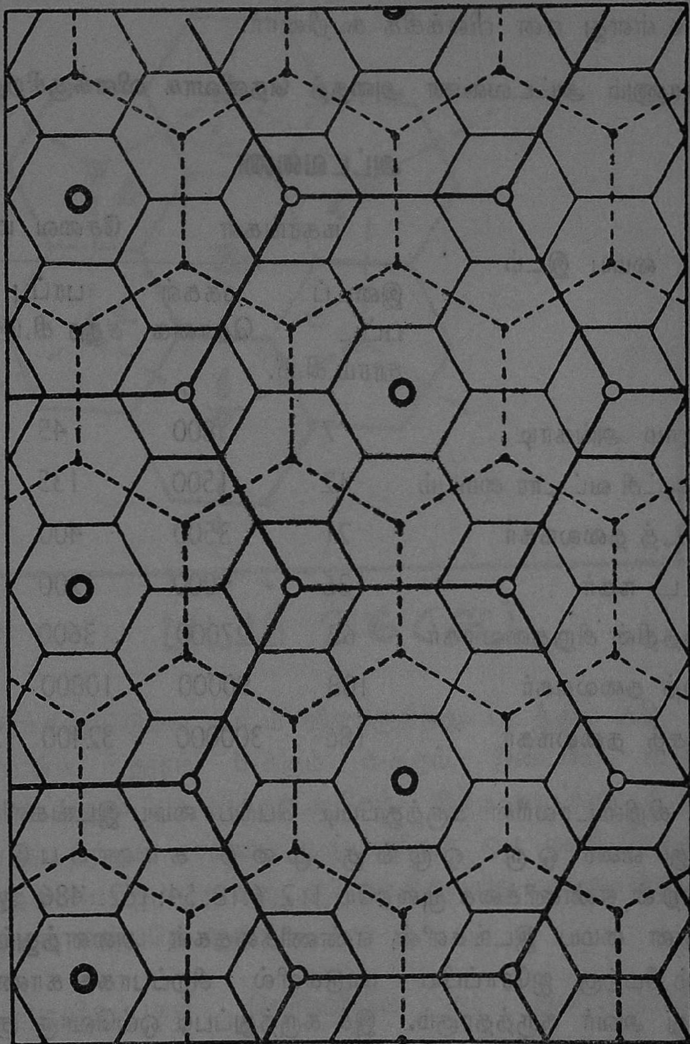

ஒன்றுக்கு மேற்பட்ட
மைய இடங்களால்
சேவை செய்யப்படும் பகுதி

படம் 24

இச் செல்வாக்குப் பிரதேசம் ஒரு கூம்பு போன்று காணப்படும். ஏனெனில், ஒரு பொருளைப் பெற ஒருவன் ஒரு மைய இடத்திற்குச் செல்வது அவன் வாங்கப்போகும் பொருளின் முக்கியத்துவம், மற்றும் மைய இடத்தின் படிநிலை. போக்குவரத்து வசதி மற்றும் போக்குவரத்துச் செலவு ஆகியவறறைப் பொறுத்து அமையும். போக்குவரத்துச் செலவு அதிகமாகும்எனில் அதிகதூரம் செல்ல மக்கள் தயங்குவர் எனவே, ஒரு மைய இடத்தின் அருகில் உள்ளவர்கள் தங்கள் தேவைகளை அங்குச் சென்று பூர்த்தி செய்து கொள்வர். எனவே, அந் நகரத்தைச் சார்ந்தவர்களின் எண்ணிக்கை அந் நகரத்தை விட்டுத் தூரம் செல்லச் செல்ல குறைந்து கொண்டே போகும். எனவே, ஒரு மையப்பணியின் எல்லைஎன்பது அதன் தரத்தைப் பொருத்தது. தங்க ஆபரணம் விற்பது போன்ற பணிகள் ஒரு சில பெரிய நகரங்களில் மட்டுமே காணப் படுவதோடு அவைகளை மக்கள் எப்பொழுதோ ஒருமுறை வாங்குவதனால் அவற்றின் எல்லைத் தூரம் அதிகமாகவும்' உணவுப் பொருட்கள்நாள்தோறும் தேவைப்படும் பொருளாகையால் அவற்றின் எல்லைத் தூரம் குறைவாகவும் இருக்கும்.

கிறிஸ்டாலர் மேற்சொன்ன அனுமானங்களை அடிப்படையாகக் கொண்டு மைய இடத்துக் கொள்கையைப் பின்வருமாறு விளக்கினார். ஒரு பிரதேசத்தில் உள்ள பல்வேறு மைய இடங்கள் தங்களின் மக்கட் தொகை, மையப்பணிகளின் அளவாக வேறுபடுகின்றன. இந்த வேறுபாடு மைய இடங்களைப் படிநிலைகளாகப் (hierarchy) பிரிக்க உதவுகிறது. மேல்படி நிலையில் உள்ள மைய இடங்கள் எண்ணிக் கையில் குறைவாகவும் அதிக மையப் பணிகளைக் கொண்டு சேவை செய்கின்றன என்றும் அதன் அளவாக அதனுடைய சேவை அல்லது ஆற்றல் கூறு மண்டலம் மிகவும் பரந்ததாக இருக்கிறது. அதே நேரத்தில் அதற்குக் கீழ்ப்படி நிலையில் உள்ள மைய இடங்கள் குறைவான மையப்பணிகளைக் கொண்டு இதைச் சுற்றியுள்ள குறைந்த பரப்பில் உள்ள மக்களுக்குச் சேவை செய்வதாகவும் மேலும் இம்மைய இடங்களின் குறைந்த சேவை மண்டலங்கள் மேல் படிநிலையில் உள்ள மைய இடத்துச் சேவை மண்டலங்கட்குள் அடங்குவதாகவும் எடுத் துரைத்தார்.

மேல்படி நிலையிலுள்ள மைய இடங்களின் சேவை மண்டலம் மிகவும் பரந்து இருப்பதால் இம்மைய இடங்களின் எண்ணிக்கை குறைவாகவும் அவற்றிற்கு இடைப்பட்ட தூரம் மிக அதிகமாகவும் இருப்பதாக எடுத்துக்கூறினார். கீழ்ப்படி நிலையிலுள்ள (Lower order



கிறிஸ்டாலரின் மைய இடத்துக் கொள்கையை விளக்கும் படம்

படம் 25

central places) மைய இடங்கள் சில மையப் பணிகளை மட்டுமே கொண்டு சேவை செய்வதால் இவற்றின் சேவை மண்டலங்கள் மிகவும் சிறியதாக இருப்பதோடு இவை எண்ணிக்கையில் அதிகமாக இருக்கிறது. மேலும் இவற்றின் எண்ணிக்கை அதிகமாக உள்ளதால் அதே படி நிலையில் உள்ள மைய இடங்களுக்கு இடையே உள்ள தூரம் குறை வாக உள்ளது என விளக்கிக் கூறினார்.

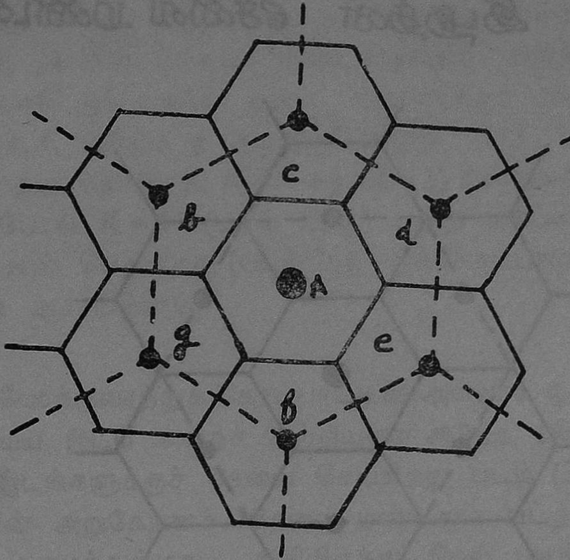
கீழ்க்காணும் அட்டவணை அதைத் தெளிவாக விளக்குகிறது.

அட்டவணை

மைய இடம்	நகரங்கள்		சேவை மண்டலம்	
	இடைப் பட்ட தூரம் கி.மீ.	மக்கள் தொகை	பரப்பு சதுர கி.மீ.	மக்கள் தொகை
சிறுகிராம அங்காடி	7	800	45	2,700
நகர ஆட்சி வட்டார மையம்	12	1500	135	8,100
கோட்டத் தலைநகர்	21	3500	400	24,000
மாவட்ட நகர்	36	9000	1200	75,000
மாநிலத்தின் சிறுதலைநகர்	62	27000	3600	225,000
மாநிலத் தலைநகர்	108	90000	10800	675,000
பிரதேசத் தலைநகர்	186	300000	32400	2,025,000

கிறிஸ்டாலரின் கருத்துப்படி பெரிய மைய இடங்களில் இருந்து சிறியது வரை ஒரு ஒழுங்கு முறை காணப்படுகின்றது. அவற்றின் எண்ணிக்கை முறையே 1: 2: 6:18: 54: 162: 486 ஆகும். மேற் சொன்ன மைய இடங்களின் எண்ணிக்கைகள் அனைத்தும் ஜெர்மனி, மற்றும் மேற்கு ஐரோப்பிய நாடுகளில் சிறப்பாகக் காணப்படுகிறது என்பது அவர் கருத்தாகும். இக் கருத்துப்படி ஒவ்வொரு குடியிருப்பும் தன்னைச் சுற்றி $3\frac{1}{2}$ கி மீட்டர் தூரத்திற்கு சேவை செய்கிறது என்பதும் அறுகோண வடிவில் குடியிருப்புகள் இடையே உள்ள தூரத்திற்கு ஏற்ப வகைப்படுத்தப்படுகின்றன என்பதும் பெறப்படுகிறது. ஆகவே, ஒரே அளவு மையப்பணிகள் கொண்ட குடியிருப்புகளின் இடைத்தூரம் அதற்கு முந்தைய படிநிலைக் குடியிருப்பின் இடைத்தூரத்தில் $\sqrt{3}$ என்ற அளவில் அதிகமாகிக் கொண்டே வருகின்றது. இக் கருத்தை

கிறிஸ்டாலரின் K = 3 கோட்பாட்டில் ஒரு மைய இடத்தின் சேவை மண்டலம்

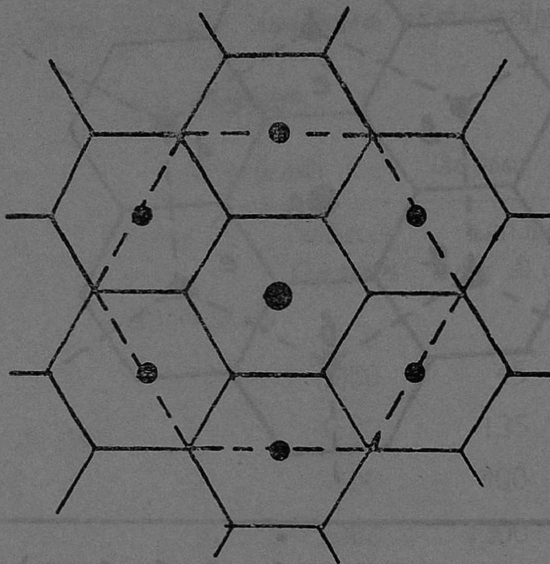


படம் 26(அ)

மேலே கொடுக்கப்பட்டுள்ள படம் விளக்குகிறது. படத்தில் AB - க்கு இடையே உள்ள தூரம் b-க்கும் c-க்கும் இடையே உள்ள தூரத்தைக் காட்டிலும் √3 விகிதம் அதிகம். இந்த அடிப்படைத் தூரம் 7 கி மீ. கொண்டதற்குக் காரணம் ஒரு மனிதன் ஒரு மணி நேரத்தில் இத் தூரத்தைக் கடந்து ஒரு கடைசிப் படிநிலையிலுள்ள குடியிருப்பை அடைய முடியும் என்பதே ஆகும்.

இக் குடியிருப்புகள் ஜெர்மனியில் சம இடைத்தூரத்தில் அமைந்திருக்கின்றன. கீழ்ப்படிநிலையிலுள்ள குடியிருப்புகள் ஆறு இருந்தால் இதற்கு அடுத்த மேற்படி நிலையிலுள்ள குடியிருப்பு ஒன்று இருக்கும் என்றும் அதே படிநிலையிலுள்ள குடியிருப்புகளுக்கு இடையே உள்ள தூரம் சமமாக இருப்பதோடு அவற்றின் அறுகோணச் சேவை மண்டலமும் அதே அளவில் இருக்கும். கிறிஸ்டாலரின் கொள்கைப் படி சிறுகிராம அங்காடிகளுக்கிடையே உள்ள தூரம் 7 கி.மீ. ஆக

கிறிஸ்டாலரின் K-4 கோட்பாட்டில் ஒரு மைய இடத்தின் சேவை மண்டலம்



படம் 26 (ஆ)

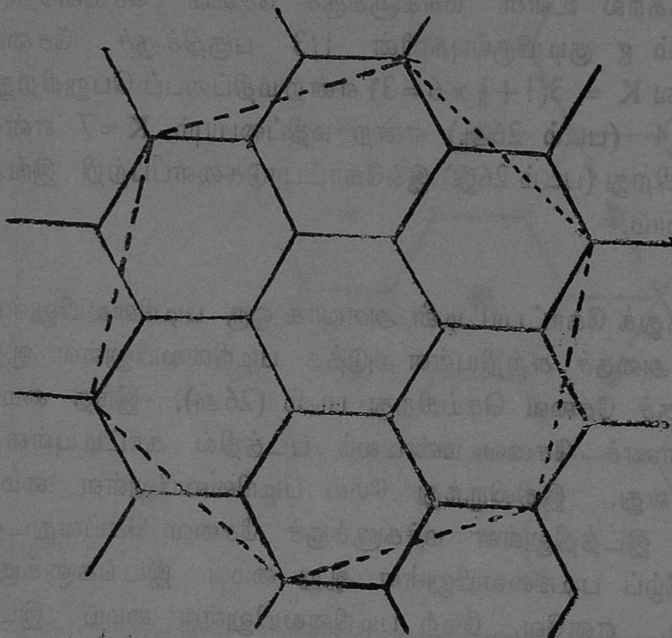
இருக்கிறது. இது 800 மக்கள்தொகை கொண்டதாக, 45 சதுர கி.மீ. சேவை மண்டலத்திலுள்ள 2700 மக்கட்குச் சேவை செய்கிறது என்பதும் இவர் கருத்தாகும். இதற்கு அடுத்த படிநிலையிலுள்ள நகர ஆட்சி வட்டார மையங்களுக்கிடையே ஆன தூரம் சுமார் 12 கி.மீ. என்றும் 1500 மக்கள்தொகை கொண்டது என்றும், 135 சதுர கி.மீ சேவை மண்டலப்பரப்பிலுள்ள 8100 மக்கட்குச்சேவை புரிகிறது என்றும் அவர் விளக்கிக் கூறுகிறார். இதிலிருந்து ஒரு படிநிலையிலுள்ள மைய இடங்கள் அதற்குக் கீழ்ப்படியிலுள்ள மைய இடங்களைக் காட்டிலும் மூன்று மடங்கு இடைத்தூரம் மக்கள்தொகை, சேவைமண்டலப் பரப்பு மற்றும் சேவை செய்யும் மக்கள் தொகையின் எண்ணிக்கை கொண் டுள்ளது. இதே போன்று அடுத்தடுத்த மேல் படிநிலையிலுள்ள குடி யிருப்புகளும் அமைந்து காணப்படுகின்றன. இவ்வமைப்பு முறை

கிறிஸ்டாலரின் K_3 என்னும் அங்காடிக் கோட்பாட்டை (Marketing principle) அடிப்படையாகக் கொண்டதாகும். இவ் அங்காடிக் கோட்பாட்டின்படி ஒரு படிநிலையிலுள்ள மைய இடம் அதற்குக் கீழ்ப் படிநிலையிலுள்ள ஆறு குடியிருப்புகளுக்குச் சேவை செய்கிறது. (படம் 26அ) படத்தில் **A** என்ற நகர்க் குடியிருப்பு அடுத்த படிநிலையிலுள்ள குடியிருப்புகளுக்குச் சேவை செய்கிறது. பெரிய அறுகோணம் **A**-யின் சேவை மண்டலத்தைக் குறிக்கிறது. எனவே, **A** என்ற நகர் அந் நகரில் உள்ள மக்களுக்குச் சேவை செய்வதோடு **b, c, d, e, f,** மற்றும் **g** குடியிருப்புகளின் 1/3 பகுதிக்குச் சேவை செய்கிறது. எனவே $K = 3(1 + \frac{1}{3} \times 6 = 3)$ என்ற மதிப்பைப் பெறுகிறது. இதே போல் $K = 4$ (படம் 26ஆ) என்ற மதிப்பையும் $K = 7$ என்ற மதிப்பையும் பெறுகிறது (படம் 26இ) இக்கோட்பாடுகளைப்பற்றி இங்கு விரிவாக ஆராய்வோம்.

போக்குவரத்துக் கோட்பாட்டின் அளவாக ஒரு படிநிலையிலுள்ள ஒரு மைய இடம் அதைச் சுற்றியுள்ள அடுத்த படிநிலையிலுள்ள ஆறு மைய இடங்களுக்குச் சேவை செய்கிறது படம் (26அ), இந்த மைய இடத்தின் அறுகோணச் சேவை மண்டலம் படத்தில் காட்டியுள்ளது போல் அமைந்துள்ளது. இதிலிருந்து மேல் படிநிலையிலுள்ள மைய இடம் அம் மைய இடத்திலுள்ள மச்களுக்குச் சேவை செய்வதுடன் அதற்கு அடுத்த கீழ்ப் படிநிலையிலுள்ள ஆறு மைய இடங்களுக்கும் சேவை செய்கிறது. எனவே, மேற் படிநிலையிலுள்ள மைய இடம் அம் மையத்தின் முழுப் பரப்புக்கும் சேவை செய்வதோடு, அடுத்த படிநிலையிலுள்ள ஒவ்வொரு மைய இடத்தின் பரப்பில் பாதிக்கு சேவை செய்வதால் இந் நிலையில் **K**-ன் மதிப்பு 4 ஆக அமைகிறது. $(1 + \frac{1}{2} \times 3 = 4)$ இவ்வாறு **K**யின் மதிப்பு 4 ஆக இருப்பது போக்குவரத்துக் கோட்பாடு என அழைக்கப்படுகிறது.

செயலாட்சிக் கோட்பாட்டின்படி **K**ன் மதிப்பு 7 ஆகும். இதைக் கீழ்க்காணுமாறு விளக்கலாம். அதாவது ஒரு படிநிலையிலுள்ள மைய இடம் அம் மையத்திலுள்ளவர்களுக்குச் சேவை செய்வதுடன் அடுத்த கீழ்ப் படிநிலையிலுள்ள ஆறு மைய இடங்களுக்கு முழுவதும் சேவை செய்கிறது படம் (26இ). எனவே இம் மையத்தின் அறு கோணச் சேவை மண்டலம் இதைச் சுற்றியுள்ள ஆறு மைய இடங்களையும் உள்ளடக்கியதாய் உள்ளது. இதையே கிறிஸ்டாலர் செயலாட்சிக் கோட்பாடு **(Administrative Principle)** என்று கூறினார்.

கிறிஸ்டாலரின் K=7 கோட்பாட்டில் ஒரு மைய இடத்தின் சேவை மண்டலம்



படம் 26(இ)

எனவே Kன் மதிப்பைக் கணக்கிடுகையில் K=1+6=7. என வரையறுக்கப்படுகிறது. இக் கருத்தை மேற்படி படம் (26இ) தெளிவாக விளக்குகிறது.

கிறிஸ்டாலர் பல்வேறு படிநிலையிலுள்ள மையங்களின் எண்ணிக்கை, பரவல், அளவு ஆகியவற்றைத் தெளிவாக விளக்குவதற்காக இவற்றைச் சிறப்பாக கையாண்டுள்ளார்.

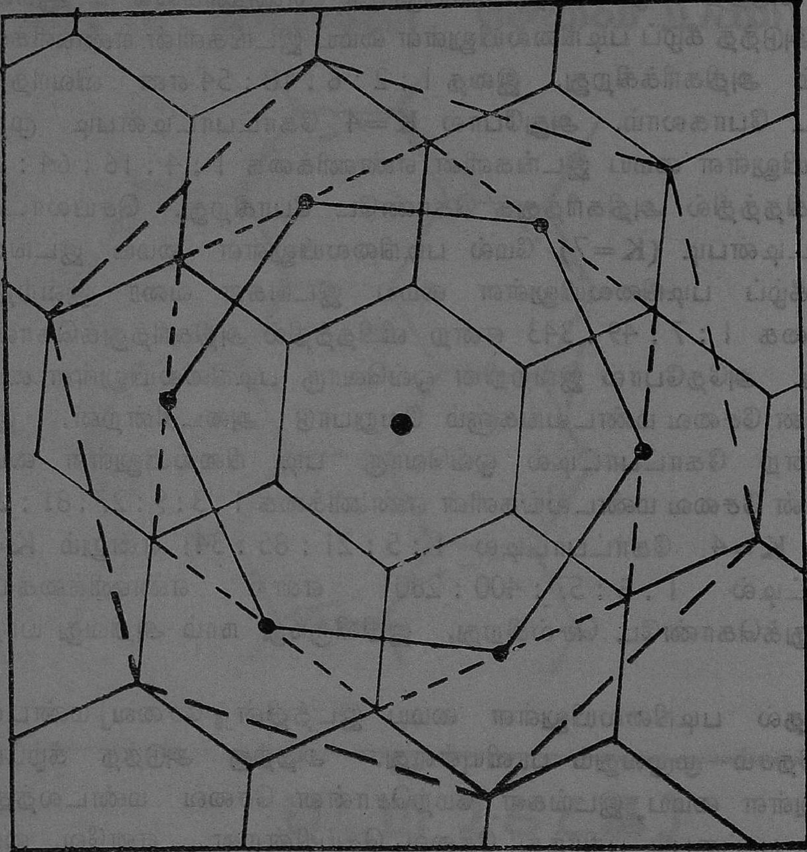
மைய இடங்களின் எண்ணிக்கை பற்றிக் கிறிஸ்டாலர் மிகவும் தெளிவாக விளக்கியுள்ளார். ஏனெனில் இம் மைய இடத்துக் கொள்கையில் இக் கருத்து முக்கிய இடத்தைப் பெறுகிறது. அதைச் சற்று விளக்கமாக அறிவது நலன் பயக்கும்.

அங்காடிக் கோட்பாட்டின்படி K-ன் மதிப்பு 3 ஆகும். இக் கோட்பாட்டின் கருத்துப்படி பல்வேறு படிநிலையிலுள்ள மைய இடங்களின் எண்ணிக்கை மாற்றம் அடைகிறது. இதற்கு எடுத்துக்காட்டாக முதல் படிநிலையிலுள்ள மைய இடம் ஒன்றாகவும், அதற்கு அடுத்த கீழ்ப் படிநிலையிலுள்ள மைய இடங்களின் எண்ணிக்கை 3 ஆகவும், அதற்கு அடுத்த கீழ்ப் படிநிலையிலுள்ள எண்ணிக்கை 3 ஆகவும்' அதற்கு அடுத்த கீழ்ப் படிநிலையிலுள்ள மைய இடங்களின் எண்ணிக்கை 9 ஆகவும் அதிகரிக்கிறது. இதை 1 : 2 : 6 : 18 : 54 என விவரித்துக் கொண்டே போகலாம். அதுபோல் K=4 கோட்பாட்டின்படி முதல் படிநிலையிலுள்ள மைய இடங்களின் எண்ணிக்கை 1 : 4 : 16 : 64 : 256 என்ற விகிதத்தில் அதிகரித்துக் கொண்டே போகிறது. செயலாட்சிக் கோட்பாட்டின்படி (K=7) மேல் படிநிலையிலுள்ள மைய இடங்களிலிருந்து கீழ்ப் படிநிலையிலுள்ள மைய இடங்கள் வரை இவற்றின் எண்ணிக்கை 1 : 7 : 49 : 343 என்ற விகிதத்தில் அதிகரித்துக்கொண்டு போகிறது. அதேபோல் இவற்றின் ஒவ்வொரு படிநிலையிலுள்ள மைய இடங்களின் சேவை மண்டலங்களும் வேறுபாடு அடைகின்றன. இது K=3 என்ற கோட்பாட்டில் ஒவ்வொரு படி நிலையிலுள்ள மைய இடங்களின் சேவை மண்டலங்களின் எண்ணிக்கை 1 : 3 : 9 : 27 : 81 : 243 என்றும் K=4 கோட்பாட்டில் 1 : 5 : 21 : 85 : 341 என்றும் K=7 கோட்பாட்டில் 1 : 8 : 57 : 400 : 2801 என்ற எண்ணிக்கையில் அதிகரித்துக்கொண்டே செல்கிறது, இதிலிருந்து நாம் அறிவது யாது?

முதல் படிநிலையிலுள்ள மைய இடத்தின் சேவை மண்டலம் அப் பிரதேசம் முழுவதும் பரவியுள்ளது. அதற்கு அடுத்த கீழ்ப்படி நிலையிலுள்ள மைய இடங்கள் மேற்சொன்ன சேவை மண்டலத்தின் மொத்தப் பரப்பைப் பகிர்ந்து சேவை செய்கின்றன. எனவே, மைய இடங்களின் படிநிலை குறையக் குறைய ஒரு மைய இடத்தின் சேவை மண்டலத்தின் பரப்பு குறைந்துகொண்டே போகிறது என்பதைத் தெள்ளென அறிகிறோம்.

ஆகஸ்ட் லாஷ் (August Losch) மைய இடத்துக் கொள்கையில் சில அடிப்படைக் கருத்துகளைச் சிறப்பாக எடுத்து விளக்கினார். இவருடைய விளக்கங்கள் இருவகைப்பட்டன. இவரது முதலாவது விளக்கம் அறுகோணச் சேவை மண்டலம் (Hexa - gonal Trade area) பற்றியதாகும். இவர் சேவை மண்டலத்தைப் பொருளாதார அடிப் படையில் விளக்கிக் கூறினார். பங்கீடு (Supply) மற்றும் தேவை

லாஷ் கோட்பாட்டில் காணப்படும் மூன்று
சிறிய மைய இடங்களின் சேவை மண்டலங்கள்



படம் 27

(demand) அடிப்படையில் சேவை மண்டலம் அமைவதை விளக்கினார். இக் கருத்துப்படி மைய இடத்தை விட்டுத் தூரம் செல்லச் செல்ல ஒரு பொருளை நுகர்வோரின் (Consumer) எண்ணிக்கை குறைந்து கொண்டே போவதால் தேவைக் கூம்பு (Demand Cone) உண்டாகிறது. இதற்குக் காரணம் போக்குவரத்துக் கட்டணம் அதிகமாவதே ஆகும். இக் கருத்தின் அடிப்படையிலும் கணிதத்தின் அடிப்படையிலும் சேவை மண்டலத்திற்கு அறுகோண வடிவம்தான் பொருத்தமானது எனத் தெளிவாக விளக்கிக் காட்டினார்.

லாஷ், கிறிஸ்டாலரின் மைய இடங்களின் பரவல் கோட்பாடு பற்றி விளக்குகையில் அறுகோண மண்டலங்களின் அளவு மற்றும் அமைப்பைச் சற்று மாற்றி அமைப்பதின் மூலம் K-ன் மதிப்பை உயர்த்த முடியும் என்பதையும் இவர் விளக்கினார். அறுகோணச் சேவை மண்டலத்தின் அளவு மற்றும் அமைப்பை மாற்றி அமைப் பதினால் K-ன் மதிப்பு 9, 12, 13, 16, 19, 21, 25 ஆக மாற்றமடைகிறது என்பதையும் சிறப்பாக விளக்கியுள்ளார்.

லாஷ் மைய இடங்களின் அமைப்பை அடிப்படையாகக்கொண்டு பொருளாதார நிலத் தோற்றம் (Economic Landscape) உண்டாவதை எடுத்துக் காட்டினார். இதற்கு அவர் வேறுபாடுகள் அற்ற நிலப் பரப்பில் கருவமைந்த குடியிருப்புகள் (Nucleated settlement) அதாவது சிறுகிராமங்கள் அமைந்துள்ளதை அடிப்படையாகக் கொண்டார். இதற்கு மேல் இவர் மைய இடங்களைக் கிறிஷ்டாலரின் அமைப்புக்கு எதிரான அமைப்புக் கொண்டதாக அமைத்தார். ஒரு பணியின் அறு கோணச் சேவை மண்டலம், ஒரு மையக் கிராமத்துக்கும் அதற்கு அருகில் உள்ள 18 சிறு கிராமங்களுக்கும் சேவை செய்வதாக அமைந் துள்ளது. இந்தக் குக்கிராமங்கள் ஒரே மையங்கொண்ட வட்டங்களில் அமைந்திருக்கின்றன. இந்த அடிப்படையில் இவர் மைய இடங்களின் அமைப்பை இந்த மையக் கிராமங்களின் அளவாக அமைத்துக் காட்டினார்.

கிறிஸ்டாலரின் மைய இடத்துக் கொள்கையைப் பற்றிய ஆராய்ச்சிகளை மேற்கொண்ட ஆராய்ச்சியாளர்கள் பல புதிய கருத்துகளைப் புகுத்தினர். அவற்றைச் சற்றுச் சுருக்கமாகக் காண்போம்.

ஒரு தொழிலகம் (establishment) ஒரு குறிப்பிட்ட மையப் பணியை ஆற்றவேண்டுமானால் அதற்கு ஒரு குறிப்பிட்ட இலாபம் வரவேண்டும். அப்பொழுதுதான் அது தொழிலில் நிலைத்து நிற்க முடியும். அதற்கு இந்தத் தொழிலகம் ஒரு குறிப்பிட்ட அளவு (Volume) பொருள்களை (மையப்பணியை) கண்டிப்பாக விற்கவேண்டும். அவ்வாறு இல்லையெனில் இத் தொழிலகம் மூடப்படவேண்டும். எனவே, இந்தக் குறைந்த அளவு விற்பனைதான் இத்தொழிலகத்தின் தாழ்மட்டம் (Threshold) ஆகும்.

நடைமுறையில் இத் தாழ்மட்டத்தை அளக்க முடியாது. எனவே, பொருள்களின் விற்பனை அளவுக்குப் பதிலாக மக்கள்தொகை பயன்

படுத்தப்படுகிறது. மேலும், ஒரு மையப் பணியை ஆற்றுவதற்கு ஒரு தொழிலகத்திற்கு எவ்வளவு நுகர்வோர் தேவைப்படுகின்றனர் என்று கணக்கிடுவதும் மிகவும் சிக்கலான வேலையாகும். எனவே, நடைமுறையில் தாழ்மட்டம் என்பது ஒரு குறிப்பிட்ட மையப் பணியை மேற்கொள்ளத் தேவையான மிகக்குறைந்த மக்கள் தொகை என்று வரையறை செய்யப்பட்டது. இந்தத் தாழ்மட்ட மக்கள்தொகை மையப் பணியின் தன்மைக்குத் தகுந்தாற்போல் வேறுபடுகிறது. உதாரணமாக, ஒரு மைய இடத்தில் ஒரு ஜவுளிக் கடையை (Cloth shop) ஆரம்பிக்க வேண்டுமானால் அதற்குத் தாழ்மட்ட மக்கள்தொகையாக குறைந்தது 5000 பேர் வேண்டும் ஆனால், அதே சமயத்தில் ஒரு கல்லூரியை ஒரு மைய இடத்தில் ஆரம்பிக்க வேண்டுமானால் அதற்குக் குறைந்தது தாழ்மட்ட மக்கள்தொகையாக 50,000 பேராவது வேண்டும். இதிலிருந்து மையப் பணிகளின் தன்மைக்கு ஏற்பத் தாழ்மட்ட மக்கள் தொகை வேறுபடுகிறது என்பது பெறப்படுகிறது.

ஒரு மையப் பணியை ஒரு மைய இடம்கொண்டு பணியாற்றத் தாழ்மட்ட மக்கள்தொகையாக 500 பேர் தேவைப்படுகிறது என்று கொண்டால் 2,000 பேர் மக்கள்தொகையுள்ள மைய இடங்களில் இம் மையப் பணியை ஆற்றும் தொழிலகங்கள் நான்கு இருக்க வேண்டும். ஆனால், நடைமுறையில் இவை நான்கிற்கும் குறைவாகவே உள்ளது.

கிங் (L.C. King), பெர்ரி (B.J.L. Berry) பர்னம் (Barnum), டென்னட் (R.J. Tennant) மற்றும் பலர் தாம் மேற்கொண்ட ஆராய்ச்சிகள் மூலம் மைய இடங்களின் படிநிலையில் காணப்படும் தொடர்புகளைக் கண்டறிந்தனர். முதலாவதாக, மைய இடங்களின் மக்கள்தொகைக்கும் அவற்றில் காணப்படும் மையப் பணிகளின் எண்ணிக்கைக்கும் நேரடி உடன்தொடர்பு (Correlation) உள்ளதை எடுத்துக்காட்டினர், மைய இடங்களின் மக்கள்தொகை அதிகரிக்க அதிகரிக்க மையப் பணிகளின் எண்ணிக்கை அதிகமாகிறது. இதே போன்று மைய இடங்களின் மக்கள்தொகைக்கும் மையப்பணிகளை வழங்கும் தொழிலகங்களுக்கும் உடன் தொடர்பு காணப்படுகிறது. மூன்றாவதாக, மையப் பணிகளின் எண்ணிக்கைக்கும் இப் பணிகளை மேற்கொள்ளும் தொழிலகங்களுக்கும் இடையே உடன்தொடர்பு காணப்படுகிறது. மேற்குறிப்பிட்ட மூன்று உடன்தொடர்புகள் இவர்களின்

ஆய்வுகளினால் உறுதிப்படுத்தப்பட்டது.

மைய இடங்களின் படிநிலைக்கு ஏற்ப நுகர்வோரின் பயணதூரம் அமைகிறது. உயர்ந்த படிநிலையிலுள்ள பணிகளைப் பெறுவதற்காக மக்கள் நெடுந்தூரம் பயணம் செய்கின்றனர். ஏனெனில், இப் பணிகள் மேல் படிநிலையிலுள்ள மைய இடங்களில் மட்டுமே காணப்படுவதோடு இவற்றின் இடைத்தூரம் அதிகமாக உள்ளது. மேலும் உயர்ந்ததரப் பணிகளை மேற்கொள்ளத் தேவைப்படும் தாழ்மட்ட மக்கள் தொகை அதிகமாகும்.

இதேபோன்று கீழ்ப் படிநிலையிலுள்ள மையப் பணிகளை எடுத்துக் கொண்டால் மக்கள் பயணம் செய்யும் தூரம் குறைவாகவே உள்ளது. இதற்குக் காரணம் இவை கீழ்ப்படிநிலையிலுள்ள மைய இடங்களில் காணப்படுவதோடு இவற்றை மக்கள் நாள்தோறும் பயன்படுத்து கின்றனர்.

இவற்றின் தேவை நாள்தோறும் காணப்படுவதால் இவற்றை நுகர்வோர் தூரத்திலுள்ள உயர்படிநிலையிலுள்ள மைய இடங்களுக்குச் செல்வதில்லை. ஏனென்றால், பொருள்களின் விலையோடு போக்கு வரத்துக் கட்டணமும் அதிகமாகிறது.

நுகர்வோரின் பயணதூரம் (Consumer Travel) அவர்களுடைய வயது, பால்பாகுபாடு, வருமானம், மற்றும் அவர்களின் கல்வித் தகுதி ஆகிய காரணிகளால் கட்டுப்படுத்தப்படுகிறது. உதாரணமாக, குறைந்த வருமானம் பெறுகின்ற மக்களின் தேவைகள் குறைவாக இருப்பதால் அவர்கள் அருகிலுள்ள மைய இடங்களில் தம் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்து கொள்கின்றனர். அதே நேரத்தில் அதிக வருமானம் பெறு வோர் தூரத்திலுள்ள மைய இடங்களுக்குச் செல்வது அதிகமாக உள்ளது என்பதும் நிருபிக்கப்பட்ட ஒன்றாகும்.

நுகர்வோரின் மனத்தக்க தோற்றத்தின் (imagery) அளவான இயக்கம் சில காரணிகளால் நிர்ணயிக்கப்படுகிறது. போக்குவரத்துத் தன்மை, பயண நேரம் (Travel Time) மற்றும் பயணக் கட்டணம் (Travel cost) ஆகிய காரணிகள் நுகர்வோரின் மனத்தக்க தோற் றத்தைப் பாதிக்கிறது என்பதை ஹப் (D.L. Huff) நிருபித்தார்.

நுகர்வோரின் ஒழுகலாறு இடப்பரப்பை (Behaviour space) மைய இடங்களின் படிநிலைத் தன்மை பற்றிய இவர்களுடைய அறிவு, அனுபவம், விளம்பரம் ஆகியவை கட்டுப்படுத்துகின்றன.

கிறிஸ்டாலரின் மைய இடத்துக் கொள்கையில் சில குறை பாடுகள் காணப்படுகின்றன. இதற்குப் பல்வேறு காரணிகள் காரண மாகும். இவற்றில் குறிப்பாகப் போக்குவரத்து வழிகளைக் கூறலாம். இக் கருத்தைக் கிறிஸ்டாலர் எடுத்துரைத்த போதிலும் பல சமயங்களில் மைய இடங்கள் குறைந்த அளவு இடைத்தூரத்தில் போக்குவரத்து வழிகளில் அமைந்து காணப்படுவதோடு அவற்றின் சேவை மண்டலங்கள் வட்ட வடிவமாகவோ, அறுகோண வடிவத்தோடோ காணப்படாமல் போக்குவரத்து வழிகளுக்குச் செங்குத்துக் கோணவாக்கில் காணப் படுகின்றன.

மிகவும் அதிகமான முன்னேற்றம் அமைந்துள்ள தொழில் பிரதேசங்களில் மைய இடத்துத் திட்டம், வள ஆதாரம் மற்றும் போக்கு வரத்தின் அளவாக அவற்றின் அமைவிடம் மற்றும் எண்ணிக்கை மாறுபாடு அடைகின்றது.

மைய இடத்து முறை (Central place system) நிலையாக இல்லாமல் மாறுபடக்கூடிய ஒன்றாகும். இந்த மாறுபாடு இப் பிரதேசத்தின் மாறுபடும் மேம்பாட்டு நிலைமைகளைப் பொறுத்துள்ளது' போக்குவரத்தில் காணப்படும் மேம்பாடுகளின் அளவாகப் பல மாறு தல்கள் தோன்றுகின்றன. நல்ல சாலைகள் போடப்பட்டதன் விளை வாக நுகர்வோரின் சந்தைப் பழக்கங்கள் மாறுபடுவதால் பெரிய நகரங்கள் மிகப் பெரியதாகவும் சிறிய நகரங்கள் இன்னமும் சிறிய தாகவும் மாற்றம் அடைகின்றன. எனவே, இவற்றின் சேவை மண்ட லங்களும் பொதுவாக மாறுபாடு அடைகின்றன.

கிறிஸ்டாலரின் கோட்பாட்டில் ஒவ்வொரு படிநிலையிலுள்ள நகரங்களின் எண்ணிக்கைபோல் மற்ற வேறுபாடுகள் அந்தப் பிரதே சத்தில் இதே எண்ணிக்கையில் நகரங்கள் ஒவ்வொரு படிநிலையிலும் காணப்படவில்லை. இதற்குக் காரணம் ஒவ்வொரு பிரதேசத்தில் காணப்படும் சூழ்நிலைவேறுபாடே ஆகும்

பெருநகரைச் சுற்றிலும் மக்கள்தொகைச் செறிவு அதிகமாக இருக்குமானால் அறுகோணச் சேவை மண்டலம் எதிர்பார்த்ததைக் காட்டிலும் சிறியதாகவும், வறண்ட சிதறிய குடியிருப்புகள் காணப்படும் பிரதேசங்களில் சிறுநகரின் அறுகோணச் சேவை மண்டலத்தின் பரப்பு அதிகமாகவும் உள்ளது.

எனவே, மைய இடத்துக் கொள்கை ஒரே சீரான நில அமைப்புகள் கொண்டுள்ள பிரதேசங்களுக்கு மட்டுமே பொருந்தும். கரடுமுரடான வேறுபாடுகள் கொண்ட நிலப்பரப்பில் சேவை மண்டலத்தின் எல்லையும் பரப்பும் மாற்றமடைகின்றன. அரசியல் காரணங்களின் அளவாகவும் இக் கொள்கை பொருத்தமற்றதாக மாறிவிடுகிறது.

கிறிஸ்டாலரின் மைய இடத்துக் கொள்கையில் சில குறைபாடுகள் காணப்பட்ட போதிலும் இது ஒரு பிரதேசத்தில் காணப்படும் குடியிருப்புகளின் அமைப்புப்பற்றித் தெளிவாக எடுத்துக் கூறுகிறது. வான்தூனனின் (Von Thunun) கோட்பாடு வேளாண் நிலப்பயன்பாடு (Agricultural Land use) பற்றியும் வெபரின் (A. Weber) கோட்பாடு தொழிற்சாலைகளின் அமைவிடம் (Industrial Location) பற்றியும் விளக்குவதுபோல் கிறிஸ்டாலரின் மைய இடத்துக் கோட்பாடு கடைநிலைச் செயல்களின் அமைவிடம் (Location of Tertiary Activities) பற்றிக் கூறும் ஒரு முக்கியக் கோட்பாடு ஆகும்.

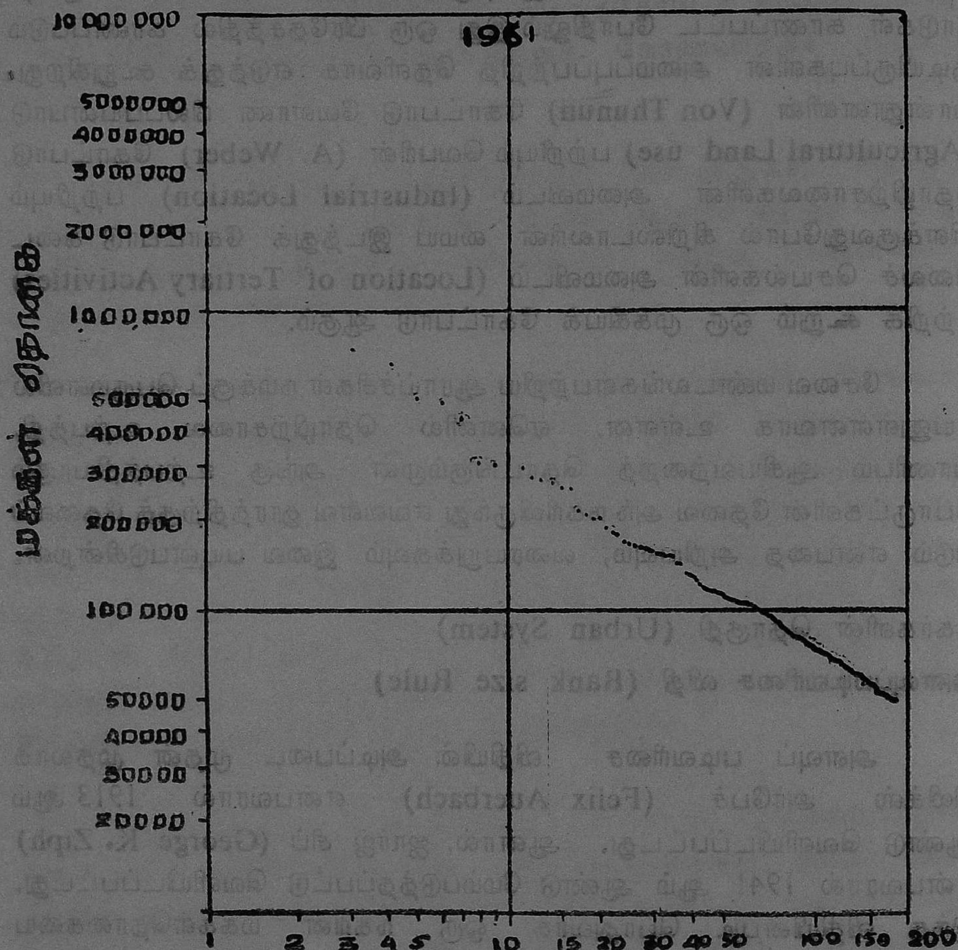
சேவை மண்டலங்கள்பற்றிய ஆராய்ச்சிகள் நமக்குப் பெருமளவில் பயனுள்ளனவாக உள்ளன. ஏனெனில் தொழிற்சாலை, உற்பத்தி, வாணிபம் ஆகியவற்றைத் தொடங்கும்முன் அங்கு உற்பத்தியாகும் பொருட்களின் தேவை அந் நகரிலிருந்து எவ்வளவு தூரத்திற்குத் தேவைப்படும் என்பதை அறியவும், வரையறுக்கவும் இவை பயன்படுகின்றன.

நகர்களின் தொகுதி (Urban System)

அளவுப்படிவரிசை விதி (Rank size Rule)

அளவுப் படிவரிசை விதியின் அடிப்படை முதன் முதலாக பிலிக்ஸ் அர்பேச் (Felix Auerbach) என்பவரால் 1913 ஆம் ஆண்டு வெளியிடப்பட்டது. ஆனால், ஜார்ஜ் சிப் (George K. Ziph) என்பவரால் 1941 ஆம் ஆண்டு மேம்படுத்தப்பட்டு வெளியிடப்பட்டது. இந்த விதியின்படி பொதுவாக ஒரு நகரின் மக்கள்தொகையை அதனுடைய படிவரிசையால் (Rank) பெருக்கினால் அது முதல் பெரிய நகரத்தின் மக்கள்தொகைக்குச் சமமாகும் என்பதே ஆகும்.

மேலோட்டமாகப்பார்க்கின்ற போது இது கிறிஸ்டாலர் மற்றும் லாஷ் (Losch) ஆகியவர்களின் முடிவுகளுக்கு எல்லா வகையிலும் எதிராகத் தெரியும். இது ஒரு கூர்நோக்கின் (Observed) அளவான மெய்மையே அன்றி ஆய்ந்துணர்ந்த (Deductive) உருப்படிவம் Model) அன்று.


அளவுப் படிவரிசை விதியை
விளக்கும் படம்
இங்கிலாந்து மற்றும் வேல்ஸ் நகரமக்கள்தொகை
1961
10 000 000
5000000
4000000
3000000
2000000
1000,000
600000
400000
300000
200000
100 000
50000
40000
30000
20000
மக்கள் தொகை
1
2
3
4
5
10
15
20
30
40
50
100
150
200
படி-வரிசை

படம் 28

சிப்பின் பொதுவான கொள்கைப்படி பொருளாதாரம் இரண்டு விசைகளால் ஆளப்படுகிறது என்கிறார். ஒன்று, பன்முனைப்படுத்தும் விசை. இதன்படி பெரும்பான்மையான சமூகங்கள் கச்சாப் பொருளுக்கு அருகில் அமைவதால், போக்குவரத்துச் செலவு குறைந்து இலாபமடைகின்றன. இரண்டாவது, விசை ஒருங்கிணைப்பு படுத்தும் விசை. இங்குச் சில பெரிய சமூகங்களில் நுகர்வோருக்கு வேண்டும் பொருள்கள் கொண்டு செல்வதற்கான தூரம் குறைகிறது. இவை இரண்டுக்கும் இடையே ஏற்பட்ட சமநிலை தோன்றியதை அளவுப்படிவரிசை விதி வெளிப்படுத்துகிறது.

சிப்பின் கொள்கைப்படி நகரங்களின் படிவரிசைமற்றும் நகரங்களின்மக்கள் தொகையைக்கொண்டு ஒருபரவல் படம் வரைந்தால் அதில் புள்ளிகள் தொடர்ச்சியாக அமைந்து எந்த விதமான படிநிலையும் காண வில்லை. எனவே, இது கிறிஸ்டாலரின் படிவரிசைக்கு எதிரான கருத்தை தெரிவிக்கிறது. இக் கொள்கையில் கருத்துகள் தெரிவிக்கப் பட்டு முடிவில் இது பெரும்பரப்புகளுக்கு மட்டுமே பொருந்தக் கூடியது என்று ஸ்டிவர்ட் **(C.T. Stewart)** கூறுகிறார்.

இப்போது இவ் விதி என்னவென்று பார்ப்போம். ஒரு பகுதி யிலிருக்கும் எல்லா நகரங்களையும் மக்கள் தொகையின் அடிப்படையில் மேலிருந்து கீழாக வரிசைப்படுத்தினால் இரண்டாவது நகரின் மக்கள் தொகைமுதல் நகரில் பாதியாக இருக்கும். அதாவது இருபது நகரங்கள் இருப்பதாக வைத்துக்கொள்வோம். அவற்றை மக்கள் தொகையின்படிமேல் (அதிகம்) இருந்து இதை வரிசைப்படுத்திக் கொள்வோம். முதல் நகரத்தின் மக்கள்தொகை 1,000,000 ஆனால், இரண்டாம் நகரத்தின் மக்கள்தொகை 5,00,000, நான்காவது நகரின் மக்கள்தொகை 2,50,000, பத்தாவது நகரத்தின் மக்கள்தொகை 1,00,000 என இருக்க வேண்டும். இதுவே அளவுப்படிவரிசை விதியாகும்.

மார்க் ஜெபர்சன் **(Mark Jefferson)** தலைமை நகரம் **(Primate City)** என்னும் ஒரு புதுக்கருத்தை வெளியிட்டார். இந்த கருத்தாவது ஒரு பிரதேசத்திலுள்ள நகரங்களை அவற்றின் மக்கள்தொகைக்கு ஏற்ப வரிசைப்படுத்தினால் முதல் நகரத்தின் மக்கள்தொகை இரண்டாம் இடத்திலுள்ள நகரின் மக்கள்தொகையைக் காட்டிலும் இரண்டு மடங் குக்குமேல் இருக்குமானால் முதல் நகரத்தைத் தலைமை நகரம் **(Primate city)** என்று அழைக்கலாம் என்பது ஜெபர்சன் அவர்களின் கருத்தாகும்.

14. நகர்க்களம்

பன்னெடுங்காலந்தொட்டே நகரங்கள் யாவும் கிராமப்புறத்தைச் சார்ந்து இருந்து வந்தன. இயந்திர யுகத்திற்குமுன் பெரும்பான்மையான நகரங்கள் தங்களின் உணவுத் தேவைகளுக்காக அவற்றைச் சுற்றியுள்ள கிராமங்களையே நம்பி இருந்தன. எனவே, கிராமப் புறங்களில் வேளாண்மை வேருன்றி நிலைத்திருந்தது. மேலும், சந்தை நகரங்கள் யாவும் கிராமப்புறங்களில் அமைந்ததோடு அல்லாமல் அவை கிராமத்தின் ஒரு பகுதியாகவும் விளங்கின. அண்மைக் காலத்தில் நகரங்கள் தங்களுக்குத் தேவையான உணவுப் பொருள்களுக்காக அவற்றைச் சுற்றியுள்ள கிராமப் பகுதிகளை நம்பி இருக்க வேண்டும் என்கின்ற நிலைமையைப் போக்குவரத்து மேம்பாடு (Development) மாற்றிவிட்டது. இதனை அடுத்து ஏற்பட்ட முன்னேற்றங்களின் விளைவாகப் புதுவகையான தொழிலியல் நகரங்கள், பொழுதுபோக்கு நகரங்கள் ஆகியவை தோன்றின. இவை கிராமச் சூழ்நிலையிலிருந்து முற்றிலும் மாறுபட்டு விளங்கின.

பொதுவாக, ஒரு நகரம் அமைவதற்குப் பல்வேறு காரணிகள் தேவைப்படுகின்றன. அவற்றில் முதலாவதாக, ஒரு நகரம் சேவை செய்யும் பகுதியிலுள்ள மக்கள் அந் நகரத்திற்கு வந்து போவதற்கு

ஏற்ற போக்குவரத்து வசதிகளைப் பெற்றிருக்க வேண்டும். பொருள் களை உற்பத்தி செய்யும் தொழிற்சாலைகள் முக்கிய சாலைகள் செல்லும் வழியில் அமைந்திருக்க வேண்டும். நகரங்கள் சூழுமி அமைவதற்கு ஏற்றவாறு அதைச் சுற்றியுள்ள பிரதேசம் செழிப்புள்ள தாகவும், செல்வமுடையதாகவும் இருக்க வேண்டும். மேற்சொன்ன காரணங்கள் ஒரு பிரதேசத்தில் காணப்படுமானால் இங்கு நகரங்கள் தோன்றி நன்கு வளர்ச்சி அடையும்.

நகரங்களுக்கும் அவற்றைச் சுற்றியுள்ள பிரதேசங்களுக்கும் இடையே உள்ள தொடர்பு மாறிவிட்டாலும் அவை முற்றிலும் அறுபட்டுப் போகவில்லை என்பதை நாம் மறுக்கவும் இயலாது. அவை இன்றும்கூட ஒன்றுக்கொன்று சமூக மற்றும் பொருளாதார அடிப்படையில் தொடர்புடையதாகவே இருந்து வருகின்றன. நவீனப் போக்குவரத்துகளின் அளவாக நகரங்கள் தங்களுடைய பல்வேறு பணிகளின் மூலம் அவற்றைச் சுற்றியுள்ள கிராமங்களுக்குச் சேவை செய்கின்றன. இதனால் கிராமப்புறங்களில் உள்ள மக்கள் நகர மக்களோடு நேரடித் தொடர்பு வைத்துள்ளனர். எனவே, கிராமத்திற்கும் நகரத்திற்கும் இடையே உள்ள தொடர்பு நகரத்தில் காணப்படும் மையப்பணிகளின் அளவாக அமைந்துள்ளது. ஆகவே கிராமங்களில் காணப்படாத மையப்பணிகள் நகரங்களில் அமைகின்றன.

நகரங்கள் எப்படித் தோன்றிய போதிலும் அவற்றின் முக்கியப் பணி அதைச் சுற்றியுள்ள மக்களுக்குப் பணியாற்றுவதே. ஒரு நகரம் எப்படித் தோன்றியிருந்தாலும் எந்தப் பணியைச் செய்துகொண்டு இருந்தபோதிலும் அது மாவட்டத்தின் மையப்புள்ளியாகக் கருதப்படுவ தோடு, அது தன்னுடைய மையப் பணிகளால் சுற்றியுள்ள மக்களைத் தன்பால் ஈர்க்கிறது, இவ்வாறாக நகரங்கள் தம்மைச் சுற்றியுள்ள கிராமங்களின் பொருளாதார மற்றும் சமூக அமைப்பின்மீது தன் செல்வாக்கைக் காட்டுகின்றன.

நூறு ஆண்டுகளுக்கு முன்புதான் பிரிட்டனில் போக்குவரத்தின் அளவாகச் சில மையங்களின் மையப் பணிகள் அமைந்து நகர வாழ்வில் ஓர் ஒருமைப்பாட்டை ஏற்படுத்தியது. இந்த நாட்டிலுள்ள மக்கள் வாழ்க்கையில் நகரங்களின் செல்வாக்குப் பெருமளவில் காணப்பட்டது. இதனால் மக்கள் பெருமளவில் கவரப்பட்டுத் தங்களுக்கு வேண்டிய பணிகளைப் பெறுவதற்காக நகரங்களுக்குச் சென்று வந்தனர். இது பற்றி இரு நகரங்களுக்கு இடையே உள்ள பகுதிகளில் போக்குவரத்து அவசியமாயிற்று, ஒரு நகரத்தின் செல்வாக்கு அதனைச் சுற்றியுள்ள

கிராமங்களில் எவ்வளவு தூரம் பரவி இருக்கிறதோ அப்பரப்பைத்தான் நகர்க்களம் (Urban field) என்கிறோம். நகர்க்களம் என்பது ஒரு நகரைச் சுற்றியுள்ள பகுதியிலிருந்து அந் நகரத்திற்கு வாணிபத்திற் காகவும், மற்றப் பணிகளை நுகர்வதற்காகவும் வருகின்ற மக்கள் வசிக்கின்ற பகுதியை உள்ளடக்கியது என வரையறுக்கலாம். ஒவ்வொரு நகரத்திற்கும் ஒரு நகர்க்களம் உண்டு. அப் பகுதியில் நகரத்தின் பணியை நாடுகின்றவர்கள் வசிக்கிறார்கள். எனவே, நகர்ப்புறக் குடியிருப்பும் அதனைச் சுற்றியுள்ள கிராமப்புறக் குடியிருப்பும் சமூக மற்றும் பொருளாதார அடிப்படையில் இணைக்கப் பட்டுள்ளன.

ஸ்டில்ஜென்பெர் (F. A. Stilgenbouer) நகர்க்களத்தைக் குறிக்க அம்லாந்து என்னும் வார்த்தையைப் பயன்படுத்தினார். ஏனெனில், ஸ்வீடிஷ், மொழியில் ஓம் (Om) என்றால் 'சுற்றியுள்ள' என்பது பொருள். எனவே, நகரைச் சுற்றியுள்ள கிராமப்புறம் என்பதை இவர் அம்லாந்து (Um!and) என்றார். மேலும், இவர் பின்னிலம் (Hinterland) என்பது அம்லாந்தைக் காட்டிலும் பெரியது எனவும் எடுத்துக் கூறினார். அம்லாந்து என்னும் வார்த்தை டாஜ் (S.D. Dodge) என்பவரால் முதன்முதலாக 1932ஆம் ஆண்டு நகர்க் களத்தைக் குறிக்கப் பயன்படுத்தப்பட்டது. 1937ஆம் ஆண்டு விட்டல்சி (D. Wittlesey) நகர்க்களம் என்பது நகரைச் சுற்றி 48 முதல் 64 கிலோமீட்டர் வரையுள்ள துணைப்பகுதி என வரையறை செய்துள்ளார். கிரீன் (F.H.W, Green) நகர்க்களத்தைக் குறிக்க நகரப் பின்னிலம் (Urban Hinterland) என்னும் சொற்றொடரைப் பயன்படுத்த விரும்பினார். ஆனால், அவர் செல்வாக்குப் பிரதேசம் (Sphere of Influence), மற்றும் வடிகால் பிரதேசம் (Catchment Area) என்னும் சொற்றொடர்களையே பயன்படுத்தினார். கிபர்ட் (Gibbert) நகர்க்களம் (Urban field) என்னும் சொற்றொடர் மிகவும் பொருத்தமானது என்றும் அது காந்த வயலுக்கு (Magnetic Field) ஒப்பானது என்றார். எனவே, நகர்க்களத்தைக் குறிக்கப் பல்வேறு சொற்றொடர்கள் பயன்படுத்தப்படுகின்றன என்பதை அறிகிறோம்.

கிராமத்திலுள்ள மக்கள் தங்களுடைய பல்வேறு தேவைகளுக்கு நகரத்தை நாடிச் செல்கின்றனர், அதுபோல் கிராம மக்களுக்காக நகரங்கள் சில மையப்பணிகளை ஆற்றுகின்றன. இவை இரண்டும் போக்குவரத்தால் இணைக்கப்படுகின்றன, பொருள்கள் சேவை மண்டலத்திலிருந்து நகரத்திற்கும், நகரத்திலிருந்து பொருள்களும், பணிகளும் நகர்க்களத்திற்கும் கொண்டுசெல்லப்படுகின்றன. எனவே, சேவை மண்டலம் இரண்டு வழிகளில் செயல்படுகிறது.

நகரங்கள் அதனைச் சுற்றியுள்ள பகுதிகளிலிருந்து உற்பத்தி யாகும் பொருள்களைச் சேகரித்து விற்பனை செய்கின்றன. அதே போல் தம் பகுதி மக்களுக்காகப்பிற இடங்களிலிருந்து பெற்றப் பொருள்களைப் பங்கீடு செய்கின்றன. இப் பணிகள் இந் நகரங்களின் முதன்மைப் பொருளாதாரப் பணிகளாகும், இதைத் தவிர இந் நகரங்களில் கல்வி, மருத்துவம், பொழுதுபோக்கு போன்ற சமூகப் பணிகளையும் இந் நகரங்கள் கொண்டுள்ளன. நகரங்கள் சாலைகள் கூடுகின்ற மையமாகவும் இருப்பதால் இங்கு மக்கள் கூடுகிறார்கள், மக்கள் இங்குக் கூடுவதால் இவர்களுக்குள் எண்ணங்களும் கருத்து களும் பரிமாறிக் கொள்ளப்படுகின்றன.

நகர்க்களத்தை வரையறுத்தல்

ஒரு நகரத்திற்கும் அதனைச் சுற்றியுள்ள நகர்க்களத்திற்கும் இடையே உள்ள தொடர்பினை அறிவது அவ்வளவு எளிதான காரியம் அன்று. ஏனெனில் பெரிய நகரங்கள் வேலைவாய்ப்பு, வியாபாரம், பொழுதுபோக்கு, கல்வி, மருத்துவ வசதிகள் போன்ற பல்வேறு பணிகளைச் செய்வதால் அதனுடைய செல்வாக்கு அமைப்பு சிக்க லானதாக உள்ளது. எனவே, நகர்க்களத்தின் எல்லையை எளிதில் வரையறுக்க இயலவில்லை.

நகர்க்களத்தை நிர்ணயிக்கும்போது மேற்கொள்ளக்கூடிய முறைகள் நகரின் முக்கியப் பணிகளோடு தொடர்புடையதாக இருக்க வேண்டும். ஏனெனில், இப் பணிகள்தாம் அந் நகரங்களின் தன்மை களைப் பிரதிபலிக்க முடியும். சில பணிகள் பொதுவாக எல்லா நகரங்களிலும் அமைந்திருக்கக்கூடும். ஆனால், சில பணிகள் பெரிய நகரங்களில் மட்டுமே காணப்படுகின்றன. எனவே, பணிகளின் தன்மை அவை காணப்படும் குடியிருப்புகளுக்கு ஏற்ப மாறுபடுகிறது, எனவே, இங்கே குடியிருப்புகளின் தன்மை பற்றி அறிவது நல்லது.

குடியிருப்புகள் பொதுவாகப் பண்ணைவீடு (Farm House), பண்ணைக் குடியிருப்பு (Farm Steed), குக்கிராமம் (Hamlet), கிராமம் (Village), நகரம் (Town), மாநகரம் (City), பெருநகர் (Metropolis) என்பன போன்ற பல படிநிலைகளைக் கொண்டது இதனால் நாம் அறிவது யாதெனின் குடியிருப்புகளின் படிநிலை உயர உயர அது ஆற்றும் பணிகளின் எண்ணிக்கையும் அதிகமாகிறது, எனவே, அதற் கேற்றாற்போல் அதன் நகர்க்களமும் மாறுபடும். நகரங்களின் படி நிலைகளை நிர்ணயிப்பதற்குப் பல்வேறு குறியளவுகள் பயன்படுத்தப் படுகின்றன,

ஒரு நகரின் நகர்க்களம் எவ்வாறு நகரத்தின் தன்மைக்கு ஏற்ப மாறுபடுகிறது என்பதைப் பார்ப்போம். ஒரு நகரில் ஓர் உயர் நிலைப் பள்ளியும், ஒரு மருத்துவ மனை மட்டும் இருப்பதாகக் கொண்டால் அந்தப் பணிகளைப் பயன்படுத்துவோர் வசிக்கும் பரப்பு அல்லது நகர்க்களம் சிறியதாக இருக்கும். அதே சமயம் பெருநகர்களில் காணப்படும் பணிகள் உயர்ந்தவையாயும, எண்ணிக்கையில் பலவாகவும் உள்ளதால் அவற்றை நுகர்வோர் உள்ள பரப்பும் பெரியதாக இருக்கும். இதற்கு எடுத்துக் காட்டாகப் பல்கலைக்கழகத்தை எடுத்துக்கொள்வோம். இது பெருநகரங்களில் மட்டுமே சாணப்படும், பெரிய நகரங்கள் எண்ணிக்கையில் குறைவானவை. எனவே, இச் சேவைகளைப் பயன்படுத்துவோர் அமைந்துள்ள பரப்பு முன்பு பள்ளிச் சேவையைப் பயன்படுத்துவோரின் பரப்பைக் காட்டிலும் பெரியதாக இருக்கும் என்பது நன்கு அறியப்படுகிறது.

நகரங்கள் கிராமப் பகுதிகளுக்குப் பொருளாதார மற்றும் சமூக மையமாக மட்டும் அல்லாமல் அவை அப் பிரதேசத்தின் அரசியல் தலைமையின் மையமாகவும் விளங்குகின்றன. மேலும், சில நகரங்கள் சமயப் பணிகளின் மையமாகவும் விளங்குகின்றன.

எனவே, நகர்க்களத்தை வரையறுக்க வேண்டுமானால் நகரத்திற்கு உள்ளேயும் வெளியேயும் செல்கின்ற பொருள்களைப் பற்றியும் சேவைகளைப் பற்றியும் (Services) நன்கு அறிய அதற்குத் தேவையான புள்ளி விவரங்கள் சேகரிக்கப்பட வேண்டும். மேற்படி புள்ளி விவரங்கள் கிடைக்குமானால் அப் பொருள்களின் பரவலை அடிப்படையாகக்கொண்டு நகர்க்களத்தை வரையறை செய்யலாம். இதற்குப் பலவகையான வழிகளைக் கையாண்டனர். இதற்கு எடுத்துக்காட்டாகக் கார்டரின் (H. Carter) கட்டுரையைக் கூறலாம். இவர் ரெக்ஸ்ஹாம் (Wrexham) நகரின் பல்வேறு சேவை மண்டலங்களைப் பள்ளிக்கு வரும் மாணவர்களின் இல்லங்களின் தூரம், திரைப்பட விளம்பரங்களின் எல்லைப் பரப்பு, தலைமைத் தபால் நிலையம், சேவை செய்யும் பிரதேசம், சில்லறை வியாபாரிகள் பொருள்களைப் பங்கீடு செய்கின்ற எல்லை, காப்புறுதி நிறுவனத்தில் பணம் செலுத்துகின்றவர்கள் அமைந்துள்ள எல்லை ஆகியவற்றைக்கொண்டு வரையறை செய்தார்,

நகர்க்களத்தை நிர்ணயிக்கச் செய்தித்தாள்களின் சுற்றோட்டமும் (News Paper Circulation) பயன்படுத்தப்பட்டது. ஹாட்டன் (J.P. Haughton) என்பர் ஈரி (Erie) நாட்டில் உள்நாட்டு நாளிதழ்களின்

சுற்றோட்டம், அதாவது விற்பனைப் பரப்பை வரையறுத்து அவற்றின் சேவை மண்டலத்தை குறித்துக் காட்டினார். ஒரு நகரிலிருந்து வெளியிடப்படும் செய்தித்தாள் நகரின் சுற்றுப்புறத்திற்கு விநியோகிக் கப்படுகிறது. இச் செய்தித்தாளில் ஒரு பகுதி விளம்பரத்திற்காக ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. அதில் அந்த நகரத்தின் கடைகளின் விளம்பரங்கள் திரைப்படம், ஏல விற்பனை பற்றிய விளம்பரங்கள் வெளிவருகின்றன. இவை தவிர, நகரில் நாள்தோறும் நடைபெறும் நிகழ்ச்சிகள்,, போலீஸ் வழக்கு, விளையாட்டு, சமயப் பொதுக்கூட்டங்கள் ஆகிய வற்றைப் பற்றிய செய்திகளும் வெளியிடப்படுகின்றன. பொதுவாக, ஒரு நகரின் தலைமையை உணருவதற்கு இச் செய்தித்தாள்கள் நகரின் மையத்திலிருந்து வெளிவந்தாலும் இதன் விளம்பரப் பணிமூலம் இவை விநியோகிக்கப்படும் பகுதிகளில்எல்லாம் பொருளாதாரப் பணி முன்னைவிடச் சற்று நன்கு நடைபெறுகின்றது. எனவே, செய்தித்தாள் நகரின் சுற்றுப்புறப் பகுதிகளை நகரத்தோடு இணைக்கின்ற ஒரு கருவியாகும். கருத்துகளைப் பரப்புவதில் செய்தித்தாள் போன்ற ஒரு சிறப்பான சாதனம் வேறு ஏதுமில்லை. சொல்லப்போனால் செய்தித் தாள்கள் ஒரு சமூகத்தின் பிரதிபலிப்பாகும். எனவே, செய்தித்தாளின் சுற்றோட்டத்தை வரையறுப்பதனால் நகரின் நகர்க்களத்தின் பரப்பை நிர்ணயிக்க முடியும்.

சால்ட் லேக் நகரின் (Salt Lake City) நகர்க்களத்தை வரை யறுக்க ஹாரிஸ் (Harris) பன்னிரண்டு பணிகளைப் பயன்படுத்தினார். அவை முறையே சில்லறை வியாபாரம் (Retail Trade), மொத்த வியாபாரம் (Whole Sale Grocery), மருந்துகளின் மொத்த வியாபாரம் (Whole Sale Drug Trade), வானொலி ஒலிபரப்பு (Radio Broad casting), செய்தித்தாள் விநியோகப் பரப்பு (News Paper Area), சமயச் செல்வாக்குப் பிரதேசம் (Religious Sphere of Influence), தொலைபேசிப் பரப்பு (Telephone Area), ரொட்டிப் பங்கீடு (Bakery Distsibution), எண்ணெய்ப் பங்கீடு (Oil Distribution), மற்றும் மூன்று சிறு பணிகளைப் பயன்படுத்தினார்,

கிரின் என்பவர் பேருந்துப் போக்குவரத்தின் (Bus Service) அளவாக இங்கிலாந்து மற்றும் வேல்ஸ் ஆகிய பிரதேசங்களிலுள்ள நகரங்களின் பின்னிலங்களை வரையறை செய்தார்.

இந்தியாவில் முதன் முதலாக ராம் லோச்சன் சிங் (Ram Lochen Singh) 1955 ஆம் ஆண்டு வாரணாசியின் நகர்க்களத்தை வரையறுத்தார், இவர் கருத்துப்படி ரொட்டி விநியோகம், தொலைபேசிப் பணி,

வானொலி ஒலிபரப்பு ஆகியவற்றைக் கொண்டு இந்தியாவில் உள்ள நகர்களுக்கு நகர்க்களங்களை வரையறுக்க இயலாது. ஏனெனில், இங்குக் காணப்படும் பொருளாதார மற்றும் சமூக வளர்ச்சி மேற்கத்திய நாடுகளைப் போன்று இல்லை என்பதே காரணமாகும். எனவே, ராம் லோச்சன் சிங் இந்தியச் சூழ்நிலைக்கேற்பக் காய்கறி மண்டலம் (Vegetable Zone), பால் விநியோக மண்டலம் (Milk Supply Zone), தானியம் மற்றும் வேளாண்மை பொருள்களின் விநியோக மண்டலம் (The Zone of Supply of Grains and Agricultural Products), பேருந்து போக்குவரத்து மண்டலம் (Bus Service Zone), செய்தித்தாள் சுற்றோட்ட மண்டலம் (News Paper Circulation Zone), மற்றும் செயலாட்சி மண்டலங்கள் (Administrative Zone) ஆகியவற்றின் அடிப்படையில் வாரணாசியின் நகர்க்களத்தை வரையறை செய்தார்.

நகர்க்களத்தைப் பலவிதமான மண்டலங்களின் அடிப்படையில் வரையறை செய்வதில் சில சிக்கல்கள் காணப்படுகின்றன. காரணம் பணியின் தன்மைக்கு ஏற்ப நகர்க்களம் மாறுபடுகிறது. ,உதாரணமாக ராம் லோச்சன் சிங்கின் ஆராய்ச்சியின்படி செய்தித்தாளின் சுற்றோட்டப் பரப்பு பேருந்துப் போக்குவரத்து மண்டலத்தைக் காட்டிலும் பல மடங்கு பரப்பு அதிகம் உடையதாக உள்ளது. உத்தரப் பிரதேசத்திலுள்ள கிழக்கு மாவட்டங்களான வாரணாசி, மிர்ஸாபூர், ஜன்பூர், காளிபூர், பாலியா. கோராக்பூர், டியோரியா, பஸ்தி, அஸாம் கார். பரிதாபாத் மற்றும் பிரதாப்கர் மாவட்டத்தில் நடுப்பகுதி ஆகியவை செய்தித்தாள் மண்டலத்தில் அடங்கும், பால் விநியோக மண்டலத்தின் மொத்தப் பரப்பு 180 சதுர மைல்களாகவும், செய்தித்தாளின் விநியோகப் பரப்பு ஏறக்குறைய 28,171 சதுர மைல்களாகவும் உள்ளது. எனவே, இவ் வேறுபாட்டைக் குறைப்பதற்காகப் பல்வேறு பணிமண்டலங்களின் அடிப்படையில் நகர்க்களம் வரையறுக்கப்படுகிறது. மேலும், நகர்க்களத்தின் அளவு அப் பிரதேசத்தின் பொருளாதார, கலாச்சார, தொழிலியல் மேம்பாடு ஆகியவற்றைப் பொறுத்து அமையும்.

மேற்கண்ட விளக்கங்களிலிருந்து நகர்க்களத்தை நிர்ணயிப்பது கடினமான காரியம் என்பது தெளிவாகும். மேலும், இந்நகர்க்களத்தின் பரப்பு ஒவ்வொரு பணிக்கும் மாறுபாடு அடைவதோடு இந் நகர்க்களங்கள் நிலையானவை அல்ல. பொருளாதாரம், மற்றும் போக்குவரத்து மேம்பாட்டிற்கு ஏற்ப இவை மாறுபடக்கூடியவை என்பதும் அறியவேண்டிய ஒன்றாகும்.

15. புறநகர்கள்

நகரங்களின் அமைப்பு நாளாவட்டத்தில் வளர்ந்துகொண்டே போவதால் அங்கு மக்கள் நெருக்கம் அதிகமாகிறது. எனவே, நகரை ஒட்டிய பகுதிகளும் இவர்களின் தேவைகளுக்கு ஏற்ப வளர்ந்து கொண்டே போகிறது. இவ்வாறு பெருநகரங்களை அடுத்து வளர்ச்சி அடைகின்ற குடியிருப்புகளைப் புறநகர்கள் என்கிறோம். இப் புற நகர்களின் வளர்ச்சியில் போக்குவரத்திற்குப் பெரும்பங்கு உண்டு என்பது நன்கு அறிந்த ஒன்றாகும். ஒரு நகரம் வளர்ச்சி அடைகின்ற போது எல்லோருக்கும் நகரின் மையத்திற்குச் செல்ல வேண்டும் என்கின்ற எண்ணம் மேலோங்கி இருந்தது. எனவே, சில பணிகள் நகரின் மையப் பகுதியை நோக்கி இடம் பெயர்ந்தன. இதற்கு மூல காரணம் நகரின் மையப் பகுதி முதலிலேயே நன்கு வளர்ச்சி அடைந்து இருப்பதுதான். மேலும் இப் பணிகளுக்குத் தேவையான தொழிலாளர் களும் இப் பகுதியில் எளிதில் கிடைத்தனர். அதே சமயம் சில தொழிற்சாலைகளும் நகரின் இம் மையப்பகுதியில் அமைந்து காணப் பட்டன. இத் தொழிற்சாலைகளில் வேலை செய்து கொண்டிருந்த தொழிலாளர்களும் இத் தொழிற்சாலைகளுக்கு வெகு அருகிலேயே வசித்து வந்தனர். ஏனெனில் இதற்குக் காரணம் இவர்கள் தங்களுடைய வசிப்பிடத்திற்கு எளிதில் நடந்தே சென்றுவிடலாம் என்பதாலும், போக்குவரத்துச் செலவு வேறு மிச்சம் ஆகிறது என்பதாலும் ஆகும். மேலும், நகரிலுள்ள சில செல்வந்தர்கள் நகரின் மையப்பகுதியில் வசிப்பதுதான் பெருமையானது என எண்ணி மையப்பகுதியில் குடியேறுகின்றனர். இதன் விளைவாக மையப் பகுதியில் நெருக்கம் ஏற் படுவதோடு பல மாடிக்கட்டடங்களும் இப்பகுதியில் தோன்றுகின்றன. மேற்சொன்ன முறையில் மையப்பகுதியில் மக்கள் சென்று குடி யேறுவதை ஊக்குவிக்கும் விசைகள் மையம் நோக்கிய விசைகள் **(Centripetal Forces)** எனப்படும்.

நகரம் நன்கு வளர்ச்சி அடைந்ததும் மையப் பகுதியில் நிலத்தின் மதிப்பு அதிகமாகிக்கொண்டு செல்வதோடு, வாடகை மற்றும் வரிகள் அதிகமாக்கப்படுகின்றன. மேலும் இப் பகுதியில் போக்குவரத்து நெரிசல், உண்டாவதோடு போக்குவரத்துக் கட்டணமும் (Transport Costs) அதிகமாகிறது. மேற்கொண்டு இப் பகுதியை விரிவுபடுத்த இடவசதி இல்லாத காரணம் பற்றியும் நெருக்கம் அதிகமாகிறது. இதனால் மையப் பகுதியில் குற்றங்களும் பெருகிக்கொண்டு போகிறது. நெருக்கம் காரணமாக வீடுகளுக்குத் தேவையான காற்று வசதி மற்றும் வெளிச்சம் அதிகம் இல்லாமையாலும் மக்கள் நெருக்கடி அதிகமாக இருப்பதாலும் அரசு கட்டுப்பாடுகளினாலும் சில புறநகர்ப் பணிகள் மையத்தைவிட்டு விலகி விளிம்புப் பகுதிகளுக்கு இடம்பெயர்கின்றன. இவ்வாறு மையப்பகுதியிலிருந்து விளிம்புப்பகுதியை நோக்கி இடம்பெயரக் காரணமான விசைகள் மையம் விட்டு விலகும் விசைகள் (Centrifugal Forces) என அழைக்கப்படுகின்றன.

19ஆம் நூற்றாண்டில் நீராவி என்ஜின் கண்டு பிடிக்கப்பட்டதன் விளைவாக ஏற்பட்ட மாறுதல்களினால் நகரங்களின் உருவவியல் அமைப்புகளில் பல மாற்றங்கள் தோன்றலாயின. இவ்வகையாக இரயில் பாதைகள் ஏற்கனவே அமைந்திருந்த நகரங்களை இணைப்பதற்காக அமைக்கப்பட்டன. அவ்வாறு இணைக்கும்பொழுது இடையில் இருக்கின்ற குடியிருப்புகள் மையத்திலுள்ள நகரத்துடன் இணைக்கப்பட்டன. இச் சமயத்தில் இடையில் காணப்பட்ட வெற்று இடங்களில் இரயில் நிலையங்கள் புதிதாக அமைக்கப்பட்டன. நாளாவட்டத்தில் இந்த இரயில் நிலையங்களைச் சுற்றிக் குடியிருப்புகள் வளர்ச்சி அடைந்து நகரங்களாக மாறுகின்றன.. நாளடைவில் இருநகரங்களுக்கு இடையே உள்ள பகுதியில் குடியிருப்புகள் வளர்ச்சி அடைந்து இரண்டு நகரங்களும் இணைந்துவிடுகின்றன. இவ்வாறு தோன்றுகின்ற குடியிருப்புகள் இரயில் பாதையின் வழியே வட்ட வடிவமாகவோ, நீளவாக்கிலோ அமைந்து காணப்படுகின்றன. இக் குடியிருப்புகளில் வசிப்போர் தங்களின் போக்குவரத்துத் தேவைகளுக்கு இரயில் போக்குவரத்தையே பெரிதும் நம்பியுள்ளனர். இரயில் போக்குவரத்துக் கட்டணம் மிகக் குறைவாக உள்ளதால் பெரும்பான்மையான மக்கள் இப் பகுதிகளில் வசிக்கத் தொடங்கினர். மேலும், இவர்கள் பெருநகரங்களுக்கு வேலைக்கு வந்து போகவும் இரயில் போக்குவரத்து மிகவும் வசதியாக அமைந்தது. இதன் விளைவாக நகரின் மையத்திலிருந்த குடியிருப்புகள் மையத்தைவிட்டு

விலகி அமைந்தன. மேலும், இப் பகுதி வேகமாக வளர்ந்ததற்கு தனியார் மோட்டார்வாகன வளர்ச்சி பெருமளவிற்குத் துணைபுரிந்தது.

இன்று பெரும்பாலான பெரிய நகரங்களைச் சுற்றிக் காணப் படும் வளர்ச்சி புறநகர்க் குடியிருப்புகளின் வளர்ச்சியே ஆகும். இதற்குக் காரணம் நகரங்களில் மக்கள்தொகை அதிகமாவதும் மற்றும் இந் நகரங்களின் மாறிவரும் பொருளாதாரத்தன்மை மக்களைத் தன்பக்கம் கவர்வதுமே ஆகும். இதைத் தவிர்த்து நகரங்களில் இயற்கை யான மக்கள் பெருக்கம் (Natural Growth) ஏற்படுகிறது. மேலும், நகரத்தின் மக்கள்தொகை நிலையாக இருந்த போதிலும் மக்கள் சுதந்திரமாகத் தன் சொந்த வீடுகளில் வாழவேண்டும் என்ற எண்ணம் மேலோங்கியுள்ளது. அந்த அளவு மக்களுக்கு வீடுகள் தேவைப்படுவதால் வீடுகளின் எண்ணிக்கை மிக அதிகமாக உள்ளது.

மேலும் நகரத்திலுள்ள மக்களிடத்தில், மக்கள் அடர்த்தி குறைவாக உள்ள பகுதியில் வாழ வேண்டும் என்ற விருப்பம் அதிக மாக உள்ள காரணத்தினால் புறநகர் வளர்ச்சி தூண்டப்படுகிறது. வீடுகளின் அடர்த்தி குறைவாக உள்ள பகுதியில் வாழ்வது குறிப்பாகக் குழந்தைகள் அதிகமாக உள்ள குடும்பங்களுக்கு மிகவும் அனுகூலமாக உள்ளது. புறநகர்ப் பகுதியில் வீடுகள் மிகக் குறைவான செலவுடன் கட்டலாம். ஏனெனில், இங்கு நிலத்தின் விலை மிகக் குறைவாக இருக்கும். இதனால் வீடுகளைப் பெரியதாகவும் அழகாகவும குறைந்த செலவிலேயும் கட்டிக்கொள்ள முடியும். எனவே, தற்காலத்தில் தனித்தனி வீடுகளில் எல்லா வசதிகளையும் பெற்று வாழவேண்டும் என்று விரும்புபவர்களுக்குப் புறநகர்ப் பகுதி மிகவும வசதியாக உள்ளது.

புறநகர் வளர்ச்சிக்கு அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் சிறந்த எடுத்துக்காட்டாக விளங்குகிறது. இவ் வளர்ச்சி 19ஆம் நூற்றாண்டில் ஆரம்பித்தது. 20ஆம் நூற்றாண்டில் உச்சநிலையை அடைந்தது என்று சொலலலாம். மக்கள்தொகைக் கணக்கெடுப்பின்படி 1950ஆம் ஆண்டு அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் 30 மிலலியன் மக்கள் புறநகர்ப்பகுதியில் வசித்து வந்ததாகக் கூறப்படுகிறது. இதனால் புறநகர் வளர்ச்சியின் முக்கியத்துவத்தை ஓரளவு அறியமுடிகிறது. அமெரிக்காவிலுள்ள மொத்த

மக்கள்தொகையில் 20சதவீதம் பேர் புறநகரில் வசிப்பதாகக் கூறப்பட்டது. மேலும், 1947 - 1955க்கு இடைப்பட்ட காலத்தில் 9 மில்லியன் மக்கள் புறநகரிலுள்ள வீடுகளுக்கு இடம்பெயர்ந்ததாகக் கூறப்படுகிறது.

புறநகர் வளர்ச்சியின் வரலாறு எல்லா மேற்கத்திய நாடுகளிலும் ஒரே மாதிரியாக உள்ளது என்பது குறிப்பிடத்தக்கது. 19ஆம் நூற்றாண்டின் முடிவில் அமெரிக்காவில் புறநகர் பெரும்பாலும் இரயில் பாதையை ஒட்டியதாகவோ, டிராம் செல்லும் பாதைகள் ஆகியவற்றின் ஓரங்களிலோ காணப்பட்டது. முதல் உலகப் போருக்குப்பின் அதாவது 1920ஆம் ஆண்டுக்குப்பின் புறநகரில் கட்டிடங்களின் வளர்ச்சி மிகவும் அதிகமாகியது. இதற்கு மற்றொரு காரணம் இராணுவத்திலிருந்து ஓய்வுபெற்று வந்தவர்கள் புறநகர்ப் பகுதியில் வீடுகள் கட்டிக்கொண்டு வாழ்ந்ததால் இப் பகுதி வளர்ச்சி அடைந்தது. இதைப்போன்று புறநகர்வளர்ச்சிக்கு மற்றொரு காரணமும் உண்டு. அதாவது மோட்டார்க் கார்கள் வைத்துள்ளோரின் எண்ணிக்கை பெருகியதால் புறநகர்ப்பகுதியில் மக்கள்தொகை குறிப்பிடும்படியாக அதிகரித்தது. 1915ஆம் ஆண்டு அமெரிக்காவில் இருந்த மோட்டார்க் கார்களின் எண்ணிக்கை 2.5 மில்லியன்கள் ஆகும். ஆனால், இந்த எண்ணிக்கை 1920ஆம் ஆண்டு 9 மில்லியன்களாகப் பெருகியது. அடுத்த பத்து ஆண்டுகளில் இது மூன்று மடங்காக (26.5 மில்லியன்கள்) பெருகியது. எனவே, மக்கள் வேலை செய்யும் இடத்திற்கு நெடுந்தொலைவுப் பயணம் செய்ய முடியும் என்ற நிலை ஏற்பட்டதன் விளைவாகப் புதிய பகுதிகளில் புறநகர் வளர்ச்சி தோன்ற ஆரம்பித்தது. மோட்டார்க் கார்களின் வளர்ச்சி மக்கள் நகரத்தை விட்டு விலகி எவ்வளவு தூரத்தில் வேண்டுமானாலும் வசிக்கலாம் என்ற நிலையை உருவாக்கியது.

இதே போன்ற புறநகர் வளர்ச்சித் தேவை பிரிட்டனிலும் உணரப்பட்டது. ஆனால் 1920ஆம் ஆண்டு முதல் உலகப் போரினால் ஏற்பட்ட இழப்பு மற்றும் பொருளாதாரத் தொய்விலிருந்து மீள்வதற்கு முயன்று கொண்டு இருந்ததனால் பிரிட்டனில் புறநகர் வளர்ச்சி அவ்வளவு வேகமாக நடைபெறமுடியாமல் தடைப்பட்டது. ஆனால் 1930ஆம் ஆண்டு முதல் புறநகர் வளர்ச்சி துரிதப்படுத்தப்பட்டு பெருநகரங்களுக்கு இடையே காணப்பட்ட இடைவெளிகள் கட்டடங்களால் நிரப்பப்பட்டன. 1930ஆம் ஆண்டின் தொடக்கத்தில் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் புறநகர்வளர்ச்சி மெதுவாக நடைபெற்றதற்கு

அங்குக் காணப்பட்ட தொய்வே (**Depression**) காரணமாகும். ஆனால், பிரிட்டனில் 1930ஆம் ஆண்டின் பிற்பகுதியில் புறநகர் வளர்ச்சி துரிதமாகக் காணப்பட்டது. இவ்வாறாக வேகமான புறநகர் வளர்ச்சி பிரிட்டனில் ஏற்படப் பல காரணிகள் துணை நின்றன. முதலாவதாக, கட்டடம் கட்டுவதற்கு பண உதவி செய்யும் நிறுவனங்கள் பெருகின. இரண்டாவதாக, வட்டிவீதம் குறைவாக இருந்ததோடு பல்வேறு சலுகைகள் வழங்கப்பட்டன. மூன்றாவதாக, கட்டடப் பொருள்களின் விலையும் இச் சமயத்தில் குறைவாக இருந்ததே காரணமாகும்,

தென்கிழக்கு இங்கிலாந்து பகுதியில் பொருளாதாரத் தொய்வின் காரணமாகப் பெருமளவில் வீடுகள் அரசாங்கத்தினால் கட்டப்பட்டன. இங்குக் கட்டப்பட்ட வீடுகளில் குடியேறியவர்கள் பெரும்பாலானோர் தொழிலாளர்கள் ஆவார்கள். அதோடு மட்டுமல்லாமல் இங்குக் குடியேறியவர்களுள் பெரும்பான்மையினர் புதிதாக மணம் செய்து கொண்டு சென்றவர்கள் ஆவார்கள்.

இரண்டாம் உலகப் போரின் போது அமெரிக்கா, மற்றும் பிரிட்டன் ஆகிய நாடுகளில் புறநகர்ப்பகுதியில் வீடுகள் கட்டுவது நிறுத்தப்பட்டது. 1945ஆம் ஆண்டு முதல் பிரிட்டனில் கட்டடங்கள் கட்டுவதற்குக் கட்டுப்பாடுகள் விதிக்கப்பட்டன. இக் கட்டுப்பாடு 1947ஆம் ஆண்டு முதல் கிரேட் பிரிட்டனில் பின்பற்றப்பட்ட போதிலும் இலண்டனைச் சுற்றி இக் கட்டுப்பாடுகள் மிகவும் கடுமையாகப் பின் பற்றப்பட்டன. நகரங்கள் ஒரு கட்டுப்பாடு இல்லாமல் வளர்வதைத் தடுக்கவும் நகரத்தின் அருகில் இருக்கும் வயல்களில் வீடுகள் கட்டுவதைத் தடுக்கவும் நகரத்தைத் திட்டமிடுபவர்களால் (**Town Plannners**) பசுமை மண்டலம் (**Green Belt**) என்ற ஒன்று அறிவிக்கப் பட்டது. 1954 - 1958 வரை லண்டன் மாநகரைச் சுற்றி ஒரு பசுமை மண்டலம் வரையறுக்கப்பட்டது. மாநகரிலிருந்து தொடர்ந்து கட்டடங்கள் கட்டுவதைத் தடைசெய்வதே இதன் முக்கியக் குறிக்கோள் ஆகும். இதனால், நகரங்களுக்கு அருகில் உள்ள செழிப்பு மிக்க வேளாண்மைக்குப் பயன்படும் விளைநிலங்கள் மீட்கப் பட்டன.

அமெரிக்காவில் மோட்டார்க் கார்கள் வைத்திருப்போரின் எண்ணிக்கை வேகமாகப் பெருகிக்கொண்டே இருந்தது. ஆனால், கட்டடங்கள் கட்டப்படுவது இரண்டாம் உலகப் போருக்குப்பின்

நிலவிய கட்டுப்பாட்டால் ஓரளவு குறைக்கப்பட்டது. மேலும், பயிரிடும் நிலங்கள் அனைத்தும் வீடுகளால் நிரப்பப்பட்டுவிடுமோ என்கின்ற பயத்தின் காரணமாகவும் புறநகர் வளர்ச்சி குறைந்து காணப் பட்டது.

முதலாம் உலகப்போருக்குச் சில ஆண்டுகளுக்கு முன்புதான் புறநகர்ப்பகுதி தொழிற்சாலைகள் நிறுவுவதற்கு ஏற்றது என்று உணரப்பட்டது. இந்தப் போக்கு இரண்டு போர்களுக்கு இடைப்பட்ட காலத்தில் விரிவடைந்தது. வேலை செய்வோரின் எண்ணிக்கை நகரங்களின் வெளிவிளிம்பில் அதிகமானது, புறநகர் வளர்ச்சியை ஊக்குவித்தது. இஃது இரண்டாம் உலகப்போருக்குப் பின்பும் தொடர்ந்து வளர்ச்சி அடைந்துகொண்டே இருந்தது. இதே நேரத்தில் குறிப்பிட்ட அலுவலகங்கள் புறநகர்ப்பகுதிக்கு இடம் பெயர்ந்தன. இதற்குக் காரணம் பெண் தொழிலாளர்களும், நகரின் மையப்பகுதியில் காணப் பட்ட நிலத்தின் மதிப்பு உயர்வும், நெருக்கமுமே காரணமாகும். இந்தப் போக்கு மேற்கத்திய நாடுகளில் எல்லாம் ஒரே மாதிரியாகக் காணப்பட்டது. அதிகமான மக்கள் சொந்தமாக மோட்டார்க் கார்கள் வைத்திருந்ததன் காரணமாகப் புறநகர்ப்பிரதேச அங்காடி மையங்கள் (Sub urban regional shopping centres) அமைக்கப் பட்டன. இரண்டாம் உலகப் போருக்குப்பின் பெரும்பாலோர் மையப் பகுதியில் இருந்த பழைய வீடுகளிலிருந்து புறநகர்ப்பகுதியிலுள்ள புதிய வீடுகளுக்குக் குடியேறினார்கள்.

இப்படிப்பட்ட புறநகர் வளர்ச்சி இடத்திற்கு இடம் மற்றும் காலத்திற்கு ஏற்ப மாறுபட்டதுடன் புதிய நகரப் புறநகரின் குடியிருப்புப் பகுதிகளில் இரண்டு தனித்தன்மைகள் காணப்பட்டன. முதலாவதான தனித்தன்மையானது, இப் புறநகரில் குடியிருப்புத் தொழிற்சாலை மற்றும் சில்லறைப் பங்கீடு ஆகிய நிலப்பயன்பாடுகள் தனித்தனிப் பகுதியில் அமைந்து காணப்படுவது, இரண்டாவதாக இக் குடியிருப்புகளில் வசிப்போர் ஒரு குறிப்பிட்ட சமூக வகுப்பைச் (Social Class) சார்ந்தவர்களாக இருப்பது இதன் தனிச்சிறப்பு ஆகும். இப்படிப்பட்ட கட்டிணைவு (Seggregation) இரண்டு முறைகளில் தெளிவாக உள்ளது. ஒரு பகுதியில் கட்டப்பட்ட வீடுகள் ஒரு குறிப்பிட்ட வருமானம் உள்ள மக்களுக்காகக் கட்டப்படுவது. இரண் டாவது நகரம் மற்றும் மாநகரங்களின் சில பகுதிகளில் ஒரு குறிப்பிட்ட சமூக வகுப்புகள் (Social Classes) மேலோங்கி காணப்படுவது ஆகும்.

இப்படிப்பட்ட வளர்ச்சிகள் பெரும்பாலும் 20ஆம் நூற்றாண்டில் ஏற்பட்ட மேம்பாட்டின் விளைவு ஆகும். ஆனால் இதுபோன்ற ஒரு நிலைமை 19ஆம் நூற்றாண்டில் தோன்றிய புறநகரில் காணப்பட வில்லை. இதற்கு மோட்டார்க் கார்கள் வைத்திருப்போரின் எண்ணிக்கை 20ஆம் நூற்றாண்டில் பெருகியதும் ஒரு காரணமாகும்.

20ஆம் நூற்றாண்டுக் காலத்தில் மற்றொரு புதிய சூழ்நிலை உருவாகியது. வேலைக்காரர்களை வைத்துக்கொள்ளும் குடும்பங்களின் எண்ணிக்கை குறைந்தது. போக்குவரத்து வசதிகளின் மேம்பாடு, கார்கள் வைத்திருப்போரின் எண்ணிக்கைப் பெருக்கம் ஆகியவை சமூகக் குழுக்களாகப் (Social Groups) பிரிவதற்கும் குறிப்பிட்ட சில நிலப்பயன்பாடுகள் சில பகுதிகளில் செறிவு அடைவதற்கும் காரண மாக இருந்தன. பல நகரங்களில் மண்டலங்களாகப் பிரிப்பதற்கான உரிமைக்கட்டளை (Ordenance) பிறப்பிக்கப்பட்டது. இவ்வுரிமைக் கட்டளையின் விளைவாகக் குடியிருப்புப் பகுதியில் கடைகளோ, உற்பத்தி தொழிற்சாலைகளோ அமைப்பதற்குத் தடை விதிக்கப் பட்டது. எனவே, 20ஆம் நூற்றாண்டில் புறநகர்ப்பகுதிகள் ஒரே தலத்தில் ஒரே மாதிரியான விலையுள்ள வீடுகள் அமைந்ததால் ஒரே சமூக வகுப்பினர் இப் பகுதியில் காணப்பட்டனர்.

மேற்கத்திய நாடுகளில் வசதிபடைத்தவர்கள் நகரங்களின் விளிம்புகளிலும், ஏழைமக்கள் நகரத்தின் மையத்திலும் வாழ்கிறார்கள். ஆனால், மற்றைய நாடுகளில் அதுவும் குறிப்பாக அயனமண்டல நாடுகளில் ஏழைமக்கள் நகரத்தின் விளிம்பிலும் பணக்காரர்கள் நகரின் மையப்பகுதிகளிலும் வசிக்கின்றனர். மேற்கத்திய நாடுகளில் நகரத்தில் குறைந்த சம்பளம் கிடைக்கும் வேலைகளால் கவரப்பட்டு நகரத்தின் விளிம்பில் சிறுசிறு குழுக்களாகவீடுகளை(Squatters) அமைத்துக்கொண்டு வசிக்கிறார்கள். இப்படிப்பட்ட சிறுசிறு குழுக்களின் (சேரிகள்) எண் ணிக்கை குறிப்பிடும்படியாக வளர்ந்து குறிப்பிட்டுச் சொல்லும் அளவினை அடைந்துள்ளன. 1959ஆம் ஆண்டுக் கணக்கின்படி டெல்லியில் 200,000 மக்கள் இத்தகைய குழுக்களாக வசித்ததாகக் கூறப்படுகிறது. 1956ஆம் ஆண்டு கல்கத்தா நகரில் 600, 000 மக்கள் இப்படிப்பட்ட சேரிகளில் வசித்து வந்ததாக அரசாங்க ஏடுகள் கூறுகின்றன. ஹரிஹர் சிங்கின் (Hari Har Singh) கூற்றுப்படி கான்பூர் நகரத்தில் 127.5 ஹெக்டார் பரப்பில் உள்ள ஊர்களில் 1,26, 000 மக்கள் வசிப்பதாகக் கூறப்பட்டது. 1961ஆம் ஆண்டில் ஜகார்த்தாவில் (Djkarta) 7,50, 000

பேரும், கோலாலம்பூரில் (Kolalumpur) 100,000 பேரும் சேரிகளில் வசித்ததாகவும் கூறப்படுகிறது. இது கோலாலம்பூரின் மொத்த மக்கள் தொகையில் 20 சதவீதம் ஆகும்.

இலத்தீன் அமெரிக்காவில் சேரிகள் போன்ற பகுதிகளை, ஷண்டி நகரங்கள் (Shanty Towns) என்று அழைக்கின்றனர், ஷண்டி நகரங்கள் பிரேசிலில் (Brazil) ஃபேவிலாஸ் (Favelas) என்றும் ஆர்ஜென்டைனாவில். வில்லாஸ் - டி - மிசரியா (Villas-de-Miseria) என்றும், வெனிசுவேலாவில் (Venezuela) பேரியோஸ் (Barrious) என்றும் அழைக்கப்படுகின்றன. இப்படிப்பட்ட சேரிகள் நகரின் கட்டடங்கள் கட்டப்பட்ட பகுதிக்கு அப்பால் விளிம்புப்பகுதியிலுள்ள புறம்போக்கு நிலங்களிலும், கேட்பாரற்றுக் கிடக்கும் நிலங்களிலும், அல்லது மிகக் குறைந்த நில வாடகை உள்ள பகுதிகளிலும் அமைந்து காணப்படுகின்றன. சில சமயங்களில் இப்படிப்பட்ட குடியிருப்புகள் நகரத்திற்குள்ளும் அமைந்துவிடுவதுண்டு. ஆனால் அரசாங்கமோ, அங்குக் குடியிருக்கும் உயர்ந்த சமூக அந்தஸ்தில் இருப்பவர்களோ இதைப்பற்றிக் கவலைப்படுவதாகத் தெரியவில்லை.

இச் சேரிகள் முன்னேறிக்கொண்டிருக்கும் நாடுகளின் நகரப் புவியியலில் ஒரு நிலையுறுதியற்ற (Transitory) நிலையாகும் என்று கருதப்படுகிறது. ஹாங்காங் (Hongkong), மணிலா (Manila) மற்றும் கார்கொஸ் (Caracous) போன்ற நகரங்களில் சேரிகள் அகற்றப்பட்டு பல அடுக்கு வீடுகள் கட்டப்பட்டுவிட்டன. சென்னை நகரிலும் கூட இதுபோன்ற சேரி ஒழிப்புத் திட்டத்தின் (Slum Clearance Scheme) கீழ் சேரிகளை அகற்றி அதற்குப் பதிலாகக் குறைந்த வாடகைகொண்ட பல மாடி கட்டடங்கள் அண்மையில் கட்டப்பட்டது நாம் அறிந்த ஒன்றாகும். ஆனால் இட்படிப்பட்ட செயலில் ஈடுபடச் செல்வம் படைத்த நாடுகளினால்தான் முடியும். இச்சேரிகளில் வசிப்பவர்கள் பெரும்பாலானவர்கள் கிராமப்பகுதியிலிருந்து வந்து குடியேறியவர்கள். மேலும், இத்தகைய ஷண்டி நகரங்கள் நிலையாகவே உள்ளதும் குறிப்பிடத்தக்கது ஆகும். எனவே, இவற்றை முழுவதுமாக அகற்றி விடுவது என்பது மிகவும் கடினமான செயல் என்று உணரப்படுகிறது.

பொதுவாக ஷண்டி நகரங்களில் சுகாதாரம் மிகவும் சீர்கேடான நிலையில் இருப்பதோடு இங்கு சாலை வசதி, தண்ணீர் வசதி ஆகியவை இருப்பதில்லை, மேலும், இங்குக் குற்றம் புரிவோரின்

எண்ணிக்கை அதிகமாக இருப்பதோடு இது பல்வகையான நோய்களுக்கு இருப்பிடமாகவும் உள்ளது.

ஹாரிஸ் (C. D. Harris) அமெரிக்காவிலுள்ள புறநகர்களை ஆறு வகைகளாகப் பிரித்திருக்கிறார். அவை முறையே

(1) தொழிற்சாலைக்கு அருகிலுள்ள புறநகர் (Industrial Fringe suburb)

(2) தொழிற்சாலைகள் அமைந்த புறநகர் (Industrial suburb)

(3) தொழிற்சாலைகள் அதிகமாகவும், குடியிருப்புக்கள் குறைவாகவும் உள்ள புறநகர்

(4) தொழிற்சாலைகள் குறைவாகவும் குடியிருப்புக்கள் அதிகமாகவும் உள்ள புறநகர்

(5) செயலற்ற புறநகர் (Dormant suburb)

(6) சுரங்கத் தொழிலுடைய புறநகர் (Mining suburb) ஆகும்.

1. தொழிற்சாலைக்கு அருகில் உள்ள புறநகர்கள்

இப் புறநகரில் பல தொழிற்சாலைகள் அமைந்துள்ளன. ஆனால், மக்கள் தொகை பரவல் குறைவாகவே உள்ளது. இங்கு வேலை செய்வோர் நகரத்திலிருந்து வருகின்றனர். இத்தொழிற்சாலைகள் வரியைத் தவிர்ப்பதற்காகவோ, திட்டங்களின் கட்டுப்பாடுகளை தவிர்ப்பதற்காகவோ அல்லது தொழிற்சாலைகளில் ஏற்படும் தீ விபத்து மற்றும் தீ நாற்றம் ஆகியவற்றின் காரணமாகவோ இங்கு அமைந்து காணப்படுகின்றன. இப்படிப்பட்ட புறநகர்கள் பெரும்பாலும் சிறிய பெரு நகர்களுக்கு அருகில் காணப்படுகின்றன.

2. தொழிற்சாலைகள் அமைந்த புறநகர்கள்

இந்தத் தொழிற்சாலைகள் அமைந்த புறநகரில் தொழிற்சாலைகள் இருப்பதோடு இங்கு வசிக்கும் பெரும்பாலான மக்கள் இத் தொழிற்சாலைகளில் வேலை செய்கிறார்கள். இவர்கள் தங்களுக்குத் தேவையான எல்லாப் பணிகளுக்கும் மையநகரை நாட வேண்டியுள்ளது.

3. தொழிற்சாலைகள் அதிகமாகவும் குடியிருப்புக்கள் குறைவாகவும் உள்ள புறநகர்கள்

பல நகர்களின் புறநகர்கள் பல சிக்கலான தன்மைகளை கொண்டுள்ளது. இவற்றின் தன்மை குடியிருப்புகள் மற்றும் தொழிற் சாலைகளின் அளவாக மாறுகின்றன, இவ்வகைப் புறநகர்களில் தொழிற்சாலைகள் அதிகமாகவும் மக்கள் குறைவாகவும் காணப்படு கின்றனர்.

4. தொழிற்சாலைகள் குறைந்து, குடியிருப்புக்கள் அதிகமாக உள்ள புற நகர்கள்

இவ்வகைப் புறநகர்களும் மேற்சொன்ன சிக்கலான தன்மை வாய்ந்தவை. இங்குத் தொழிற்சாலைகளைக் காட்டிலும் வசிக்கும் இடங்கள் அதிகமாக உள்ளன. இங்குச் சில்லறை வியாபாரங்கள் சில காணப்படுகின்றன. இவை இங்கு வசிக்கும் மக்களுக்காகவே நடத்தப் படுகின்றன. இவ்வகையான புறநகர்கள் பெரும்பாலும் பெரும் பெருநகர்களைச் (Metropolis) சுற்றி அமைந்துள்ளன.

5. சுரங்கத் தொழிலுடைய புறநகர்கள்

இவ்வகையான புறநகர்களில் சுரங்கத் தொழில் மற்றும் ஆக்கத் தொழில் நடைபெறுகின்றன. இவ்வகையான புறநகர்கள் கிழக்குப் பென்சில்வேனியா (Pennsylvenia) பகுதியிலுள்ள நிலக்கரிப் பிரதேசம் மற்றும் அப்பலேச்சியன் பகுதியிலுள்ள நிலக்கரிப் பிரதேசங்களில் காணப்படும் நகரங்களில் சிறப்பாக உள்ளன.

புறநகரின் தன்மைக்கும் அதன் மக்கள்தொகைக்கும் நெருங்கிய தொடர்பு உள்ளதாக (ஹாரிஸ்) கூறுகிறார். இதன் சதவீதம் சுரங்கத் தொழிலுடைய புறநகர்களில் 56.6 ஆகவும், தொழிற்சாலைப் புற நகர்களில் 50.3 ஆகவும், தொழிற்சாலைகள் அதிகமாகவும், வசிக்கும் பகுதிகள் குறைவாகவும் உள்ள புறநகர்களில் 35.5 ஆகவும், தொழிற் சாலைகள் குறைவாகவும், மக்கள் வசிக்கும் பகுதி அதிகமாகவும் உள்ள புறநகர்களில் 28.5 ஆகவும், குடியிருப்புப் புறநகர்களில் 25.1

ஆகவும் காணப்படுகின்றன. எனவே, தொழிற்சாலைகளின் முக்கியத் துவம் குறைவதற்கு ஏற்றாற்போல் புறநகர்களில் வசிக்கும் மக்கள் வீதமும் குறைந்து காணப்படுகிறது.

புதுநகரங்கள் (New Towns)

புதுநகரங்கள் அமைப்பது என்பது கடந்த முப்பது ஆண்டு களாக நகரத் திட்ட அமைப்பாளர்களின் ஒரு முக்கியப் பணியாக இருந்துவருகிறது. உலகப்போருக்குப்பின் இப்படிப்பட்ட புதுநகரங்கள் அமைப்பது என்பது சற்று அதிக அளவில் நடைபெற்று வந்துள்ளது. இரண்டாம் உலகப்போர் சமயத்தில் சமர்ப்பிக்கப்பட்ட பார்லோ அறிக்கை (Barlow Report) முதன் முதலாக இலண்டன் (London) நகரின் பசுமை மண்டலம் (Green belt) மற்றும் அதை அடுத்த புது நகரங்கள் அமைப்பது பற்றி விவரிக்கிறது. 1949ஆம் ஆண்டு பிரிட்டிஷ் அரசாங்கம் புது நகரங்கள் அமைப்பது பற்றிய சட்டம் ஒன்றை இயற்றி அவற்றின் மேம்பாட்டிற்கான நிதி ஒதுக்கீடு மற்றும் ஆட்சிக்குழுக்களை அமைத்தது.

புதுநகரங்கள் என்பவை யாவை என்ற வினா நமக்கு எழாமல் இல்லை. இவை முக்கியச்சாலைகள் கூடும் இடத்தில் தோன்றும் நகரங்கள் ஆகும். இவை ஒரு குறிப்பிட்ட அளவும் ஒரு குறிப்பிட்ட வாழ்க்கை வசதிகள் உள்ளவையாக, ஒரு குறிப்பிட்ட வகுப்பினருக் காக (Class) அமைக்கப்படுபவையாகும். இவை பொதுவாகப் பெரு நகரங்களுடன் போக்குவரத்துத் தொடர்பால் நன்கு இணைக்கப் பட்டவை ஆகும். இவற்றைப் பொதுவாக பெரு நகரங்களிலிருந்து சற்றுத் தூரத்தில் அமைப்பது என்பது எல்லா நாடுகளிலும் ஒப்புக் கொள்ளப்பட்ட கருத்தாகும். மேலும், இங்குள்ள அனைவருக்கும் வேலை வாய்ப்பு அளிக்கவேண்டும் என்ற கருத்து மிகவும் வலியுறுத்தப் படுகிறது.

புதுநகரங்கள் ஐரோப்பாவில் குறிப்பாக ஐக்கியக் குடியரசு (United Kingdom), ஸ்வீடன் (Sweden), பின்லாந்து (Finland) ஆகிய நாடுகளில் நன்கு வளர்ச்சி அடைந்துள்ளன.

இதேபோன்று ரெட்பர்ன் (Redburn) அமெரிக்காவில் 1929ஆம் ஆண்டு முதன்முதலாகத் தோன்றிய புதுநகரமாகும். இதை ஓர் உண்மையான புதுநகரமாகக் கூறமுடியாது. ஏனெனில், இது அருகிலுள்ள பெருநகரங்களுக்குத் துணையாக அமைந்தது ஆகும்.

இந்தியாவிலும் சில புதுநகரங்கள் அண்மைக் காலத்தில் தோன்றியுள்ளன. தமிழ்நாட்டில் கோயமுத்தூருக்கு அருகில் உள்ள கோவைப் புதூர் (Kovai Pudur) மிக அண்மையில் தோன்றிய புது நகரமாகும். அதேபோல் சென்னையை அடுத்து செங்கற்பட்டு நெடுஞ் சாலையில் ஒரு புதுநகரம் மறைமலை நகர் என்னும் பெயரில்உருவாகிக் கொண்டு இருப்பதும் குறிப்பிடத்தக்கது.

புதுநகரங்கள் அமைப்பது என்பது ஐரோப்பியரின் பாரம்பரிய மாக அமைந்துள்ளது. ரீய்த் (Reith) அறிக்கை புதுநகரங்களை மிகவும் விசாலமான தளங்களில் (Sites) கட்டடங்கள் அதிகமாக கட்டப்பட்ட பகுதிக்கு அருகில் அமைக்க வேண்டும் என்றும், அதனால் மக்கள் தொகைச் செறிவு குறையும் என்றும் கூறுகிறது. 1946 முதல் 1950 வரையிலான காலத்தில் ஐரோப்பாவில் பதினான்கு புது நகரங்கள் அமைக்கப்பட்டன. இவற்றில் எட்டு இலண்டன் பகுதியிலும், இரண்டு வடகிழக்கிலும், இரண்டு மத்தியத் தாழ்நிலப் பகுதியிலும், ஒன்று கார்டிஃபுக்கு (Cardiff) அருகிலும் மற்றொன்று கார்பிக்கு (Corby) அருகிலும் அமைக்கப்பட்டன,

ரீய்த் (Reith) அறிக்கையின்படி புதுநகரங்கள் இலண்டன் நகருக்கு 40 கிலோமீட்டர் தொலைவிலும், மற்றப் பெருநகரங்களுக்கு 20 கிலோமீட்டர் தொலைவிலும் அமையவேண்டும் என்ற கருத்து தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளது. ஏனெனில், இச் சூழலில்தான் இந் நகரங் களில் பொருளாதாரம், சமூகம் மற்றும் கலாசாரம் ஆகியவை முழு வளர்ச்சி அடைய முடியும் என்பது கருதப்பட்டது இரண்டாவதாக, பெரு நகரங்களுக்குச் சற்று தொலைவில் புது நகரங்கள் அமையுமே யானால் தான் இவை வேலை வாய்ப்பு வசதிகளோடு மக்களை கவர முடிவதோடு தாய்நகரத்துடன் போதுமான அளவுக்குத் தொடர்பு கொள்ள முடியும் எனவும் நம்பப்பட்டது.

புதுநகரங்களின் மக்கள்தொகை 20,000 முதல் 60,000 வரை இருப்பதே நன்று எனவும் ரீய்த் அறிக்கை எடுத்துக் கூறியுள்ளது. ஏனெனில், அப்பொழுதுதான் அங்குள்ள மக்களுக்குத் தேவையான பணிகள் மற்றும் வேலை வாய்ப்புகள் அளிப்பதோடு ஒரு குறிப்பிட்ட வகுப்பு அமைப்பு (Class structure) காணப்படும் என்று கூறப் பட்டுள்ளது. மேலும், இப் புதுநகரங்களைச் சுற்றியும் பசுமை மண்டலம் அமைய வேண்டும் என்றும் வலியுறுத்தப்பட்டுள்ளது.

புது நகரங்களை அமைக்கும்பொழுது நகரத்திட்ட அமைப்பாளர்கள் மிகவும் கவனத்துடன் செயல்பட வேண்டும். ஏனென்றால், இங்கு வந்து குடியேறுபவர்களினால் இங்கு இருப்போருக்கு எவ்வித மான தடங்கல்களும் இருக்கக்கூடாது என்றும் அதேசமயம் முதலிலேயே ஒரு சில பொது நலவசதிகள் இருக்கின்ற சிறு நகரங்களைக் கருவாகக் கொண்டு புது நகரங்களை அமைக்கலாம் என்னும் கருத்தும் பெரிதும் வரவேற்கப்பட்டது.

புதுநகரங்கள் பொதுவாக பொதுத்துறை அமைப்புகளால் முழுவதும் திட்டமிடப்பட்டு அமைக்கப்பட்டவை ஆகும். ஆரம்பநிலையில் புதுநகரங்களின் வளர்ச்சி பொது மற்றும் தனியாரின் கூட்டு முயற்சியுடன் மேற்கொள்ளப்பட்டது. இதற்கு எடுத்துக்காட்டாக அமெரிக்காவில் மேற்கொள்ளப்பட்ட சில திட்டங்களைக் கூறலாம். அண்மையில் அமெரிக்காவில் தோன்றிய புது நகரங்களான ரெஸ்டன் **(Reston),** கொலம்பியா **(Columbia)** ஆகியவை தனியார் நிறுவனத்தினாலும், அதற்கு முன்தோன்றிய கிரீன் ஹில் **(Green Hill),** கிரீண்டேல் **(Green dale),** கிரீன் பெல்ட் ((Green Belt) ஆகியவை அரசு நிறுவனத்தினாலும் நிறுவப்பட்டன.

புதுநகரங்களின் வகைகள் (Types of New towns)

உலகில் அமைந்துள்ள புதுநகரங்களை அவற்றின் தன்மைகளுக்கு ஏற்ப மூன்று வகைகளாகப் பிரிக்கலாம்.

1. நகரப் பிரதேசத்திற்கு வெளியே பொருளாதாரக் காரணங்கள் பற்றி அதாவது கச்சாப்பொருள்கள் அங்கு இருப்பதாலோ, புதிய தொழிற்சாலைகள் மையம் அரசியல் காரணங்களுக்காகக் கிராமப் பகுதியில் அமைக்கப்படுவதாலோ புதுநகரங்கள் அமைப்பது. முதல் வகை ஆகும்.

2. நகர வாழ்வின் எல்லா வசதிகளையும் முழுமையாகக் கொண்டனவாகப் புது நகரங்களை அமைப்பது இரண்டாவது வகை ஆகும். இது குடியிருப்புகள், வேலைவாய்ப்பு, கல்வி, பொழுதுபோக்கு, வியாபாரம் இன்ன பிறவற்றை அடிப்படையாகக் கொண்டு அமைக்கப்பட்ட புது நகரங்கள் ஆகும். இது போன்ற புது நகரங்கள் பிரிட்டன் மற்றும் பிரான்சு ஆகிய நாடுகளில் காணப்படுகின்றன.

3. சில புதுநகரங்கள் வளர்ந்துவரும் பெருநகரங்களின் கட்டப் பட்ட பகுதிகளுக்குத் தொடர்ச்சியாக அமைக்கப்பட்ட திட்டமிட்ட நகரக் குடியிருப்புக்களாக இருக்கும். இவை மூன்றாவது வகை ஆகும் அல்லது இவை துணை நகரங்களாகவும் (Satellites) அமையும். நெதர்லாந்து, பின்லாந்து, டென்மார்க், ஜெர்மனி, பிரான்சு மற்றும் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் ஆகிய நாடுகளிலுள்ள புதுநகரங்கள் இந்த வகையில் அடங்கும்.

புதுநகரங்களின் உள் அமைப்பு (Internal structure of New towns)

புதுநகரங்களின் உள்அமைப்பு பல்வேறு உருவங்களில் இருக்கக் கூடும். இது நாட்டுக்கு நாடு வேறுபட்டுள்ளது. உதாரணமாக, ஐரோப்பியப் பாரம்பரியத்தின் அளவாக அமைக்கப்பட்ட புதுநகரமான கிராலியில் (Crowley) வசிக்குமிடங்கள் பல்வேறு சிறு பகுதிகளாகப் பிரிக்கப்பட்டுள்ளன. ஒவ்வொரு சிறுபகுதியும் 1,000 பேர் வசிக்கப் போதுமானதாக அமைந்துள்ளது. ஒவ்வொரு வசிக்கும் பகுதியிலும் பள்ளிகள், கிறித்துவ ஆலயங்கள், விளையாட்டுத்திடல்கள், சமூக மையம் மற்றும் சாதாரணமான தேவைகளை நிறைவு செய்யும் கடைகள் ஆகியவை காணப்படுகின்றன. வசிக்கும் வீடுகள் பலவகையானவை. அதேபோன்று மத்திய வியாபார வட்டமும் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது இச்சமூகத்திற்குத் தேவையான உயர்தரச் சேவைகள் அனைத்தும் இந்த மத்திய வியாபார வட்டத்தால் நிறைவு செய்யப்படும் வகையில் அமைந்துள்ளன.

இந்த நகரத்தில் இருக்கும் போக்குவரத்துத் தொகுதி இந் நகரின் எல்லாப் பகுதிகளும் அவற்றின் முக்கியத்துவத்திற்கு ஏற்பப் பல்வேறு நிலைச் சாலைகளால் இணைக்கப்பட்டுள்ளது. வசிக்கும் பகுதி, அருகிலுள்ள பள்ளி மற்றும் அடிப்படை வியாபாரப்பகுதியோடு நடைபாதைகளால் இணைக்கப்படட்டுள்ளன. அதேபோன்று வசிக்கும் பகுதியில் உள்ள தெருக்கள் அதிகப் போக்குவரத்து நடமாட்டம் இல்லாதவாறு அமைக்கப்பட்டுள்ளன. அதே சமயம் நகரின் முக்கியச் சாலைகள் மக்கள் வசிக்கும் பகுதிகளைத் தொழிற்சாலை களுடனும் நகர் மையத்துடனும் இணைக்கின்றன. மேலும், இச் சாலைகள் நகரை தேசிய நெடுஞ்சாலைகளுடன் இணைக்கின்றன.

16. கிராம - நகர்ப்புற விளிம்பு

உலகிலுள்ள நகரங்கள் வேகமாக வளர்ந்து வருகின்ற இந் நாளில் நகரங்களின் மையப்பகுதியில் மக்கள் நெருக்கம் அதிகமாகிக் கொண்டு வருவதால் வசிக்கும் பகுதிகளும் மற்றத் தொழிற்சாலை களும் மையத்தைவிட்டு விலகி விளிம்புப் பகுதிகளிலும் அதற்கு அப்பாலும் வளர்ச்சி பெறுகின்றன. இப்படிப்பட்ட வளர்ச்சிகள் பொது வாக ஒழுங்கான அமைப்பைப் பெற்றிருக்கவில்லை. மேலும், இவ் வளர்ச்சியானது நகர் விளிம்பின் சில திசைகளில் ஒழுங்கற்ற முறை யிலும் சில திசைகளில் வளர்ச்சியே இல்லாமலும் காணப்படுகிறது. போக்குவரத்து வசதிகளில் ஏற்பட்ட மேம்பாட்டின் (Development) காரணமாக நகரத்தின் மையத்தில் வேலை செய்து கொண்டு புற நகர்ப் பகுதியிலிருந்து நாள்தோறும் மையப்பகுதிக்கு வந்து போகின் றனர். விளிம்புகளிலும் நகரமக்கள் வசித்து வருகின்ற காரணத்தினால் அதற்கு அப்பாலும் நகரப் பண்புகள் காணப்படுகின்றன. எனவே, கிராமப்புறங்களுக்கும் நகர்ப்புறங்களுக்கும் இடையே உள்ள எல்லையை வரையறுத்துக் கூறுவது அவ்வளவு எளிதான காரியம் அன்று, ஏனெனில், இப் பகுதியில் கிராமப்புறப் பண்புகளும் நகர்ப்புறப் பண்புகளும் ஒன்றாகக் கலந்து காட்சியளிக்கின்றன. எனவே இவ் விளிம்பு, நகரத்திலும் மற்றும் கிராமத்திலும் சேராமல் ஒரு நிலைத் திரிவுப் (Transitional) பகுதியாகக் காணப்படுகிறது. மேலும் இங்கு வசிக்கும் மக்கள் சமூகத்தாலோ, அன்றிப் பொருளாதாரத்தாலோ இப் பகுதியைச் சார்ந்தவர்களாக இருக்கின்றனர். விசிங்கீ (G. A. Wissink) என்பவர் நிலப்பயன்பாட்டு அடிப்படையில் இப் பகுதியைப் பெரும் மாறுபாடுகள் நிறைந்த பகுதி என்று கூறுகிறார். அதே சமயம் காலெஜ் (R. Gollege) என்பவர் இப் பகுதியைப் புவி யளவில் யாருக்கும் சொந்தமில்லாத பகுதி (Geographically No Mans land) என்று குறிப்பிட்டார்,

பொதுவாக இரண்டு வகையான கருத்துகளின் அடிப்படையில் கிராம-நகர்ப்புற விளிம்பு ஆராயப்படுகிறது. அவை முறையே

1. விளிம்புப் பகுதி ஒரு தனித்தன்மை வாய்ந்த நிலத்தோற்றப் பரப்பு அல்லது நிலப்பயன்பாட்டின் அளவாக நகரமண்டலம்.

2. நகரமயமாவதால் கிராமப்புறத்தில் ஏற்பட்ட மாற்றம் என்பவையே ஆகும்.

நகர விளிம்பில் உள்ள பகுதியில் நிலப்பயன்பாடுகள் கலந்து காணப்படுகின்றன. பழைய குடியிருப்புப் பகுதிகள், புதிய குடியிருப்புப் பகுதிகள், வாணிப மையங்கள், மற்றும் தொழிற்சாலைகள் ஆகியவை ஒன்றோடு ஒன்று கலந்து காணப்படுகின்றன. அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் இப் பகுதி, நிறுவனங்களின் பாலைவனம் **(Institutional Desert)** என்று அழைக்கப்படுகிறது. ஏனெனில், இங்கு இறைச்சிக் கொட்டில்கள், மொத்த விற்பனை, எண்ணெய்க் கிடங்குகள், கழிவுநீர் சுத்தம் செய்யும் தொழிற்சாலை மற்றும் கல்லறைகள் போன்றவை காணப்படுகின்றன. அதே போல் சிட்னி நகரத்தின் கிராம - நகர்ப் புற விளிம்பு பற்றி ஆராய்ந்த காலெஜ் **(Gollege)** மேற்படி விளிம்புகள் கீழ்க்காணும் ஏழு தன்மைகளைப் பெற்றுள்ளதாகக் கூறுகிறார்.

1. நிலத்தைப் பயன்படுத்தும் அமைப்பில் மாறுதல்கள் தொடர்ச்சியாகக் காணப்படுகின்றன.
2. பண்ணைகளின் அளவு சிறியதாக உள்ளன.
3. தானிய உற்பத்தி அதிகமாக உள்ளது.
4. மக்கள் நிலையாகப் பொருந்தப் பெற்றிராதவர்களாக இருப்பதோடு மக்கள் அடர்த்தி குறைந்தோ, நடுத்தரமாகவோ காணப்படுகிறது.
5. குடியிருப்பு வீடுகள் வெகுவேகமாகப் பெருகி வருகின்றன.
6. இங்குள்ள மக்களுக்குத் தேவையான பொதுத் தேவைகள் **(Public Utilities)** மற்றும் சேவைகள் **(Services)** இங்கு முழுமையாகஇல்லை.
7. பொதுவாக இங்குக் கட்டடங்கள் தனித்துக் காணப்படுகின்றன.

பால் **(R. F. Pahl)** என்பவர் கிராம - நகர்ப்புற விளிம்புகளை நான்கு தலைப்புகளில் ஆராய்ந்தார். அவை முறையே (1) கொத்திணைவு **(Seggregation)** (2) தேர்ந்த புலம் பெயர்வு **(Selective Migration)** (3) நகரத்திற்கு வெளியே வசித்து நகரத்தில் வேலை

பார்க்க நாள்தோறும் வந்து போவோர் Commuter மற்றும் (4) புவியியல் சமூகப் படிநிலைகள் தளர்ந்த தன்மைகள் ஆகியவை ஆகும். இத் தன்மைகள் அளவாக பழைய சமூகங்களில் புதிய மக்கள் வந்து நுழைவதும், அவ்வாறு வரும்போது நாட்டின் மதிப்பு, மற்றும் வகுப்புப் பற்றிய உணர்வு ஆகியவற்றைக் கொண்டு புதியதோர் சமூகம் தனித்துத் தோன்றுகிறது என்று கூறுகிறார். முதல் கருத்துப்படி கிராம - நகர்ப் புற விளிம்பை அதனுடைய நிலையான தோற்றங்களினாலும், சரியாக வளர்ச்சியடையாத பகுதிகளின் நிலப்பயன்பாட்டுக் கலப்பாலும் அறிய லாம். இரண்டாவது கருத்துப்படி இங்கு வருகின்றவர்கள் இடம்பெயரும் தன்மைகொண்ட நடுத்தர வகுப்பினர் மட்டுமன்றி இவர்களுடைய வாழ்க்கைமுறை நகர்மக்களைப் போன்று உள்ளது என்பதே ஆகும்.

பெரிய நகரத்தைச் சுற்றியுள்ள விளிம்புப் பகுதியில் சாலை களும், இரயில் பாதைகளும் நகரைநோக்கி குறுகிச் செல்வதால் விளிம்பின் பெரும்பகுதி போக்குவரத்துக்காக ஒதுக்கப்படுகிறது. இங்குப் போக்குவரத்துக்குப் பயன்படுகிற நிலப்பரப்பு சாதாரணமாகக் கிராமப் புறப் பகுதியில் இதற்காக ஒதுக்கப்படும் நிலப்பரப்பைவிடப் பன் மடங்கு அதிகமாக இருக்கிறது.

19ஆம் நூற்றாண்டில் சரக்கு இரயில்கள் நிறுத்தப்படும் (Mars shalling yards) இடங்கள் நகர விளிம்புகளில்தாம் அமைந்திருந்தன. தற்போது நகர வளர்ச்சியின் காரணமாக இவை நகரின் ஒரு பகுதி யாக மாறிவிட்டன. ஆனால், இன்றும் விமான தளங்கள் விளிம்பு களிலேயே அமைந்து காணப்படுகின்றன.

தற்போதைய கிராம - நகர்ப்புற விளிம்பு, முன்னர் கிராமமாக இருந்தபோது வேளாண்மையை அடிப்படையாகக் கொண்டு இருந்தது. நகரத்தின் வளர்ச்சியால் இப் பகுதியில் நகரம் மற்றும் கிராமத்திற் கான சில பண்புகள் கலந்து காணப்படுகின்றன.

மேலும், இப் பகுதியில் நிலத்தின் விலையும் அதிகமாகிவிட்டது. ஆனால், இதே பகுதிகள் 19ஆம் நூற்றாண்டில் விளைநிலங்களாகவும், பால்பண்ணை மற்றும் காய்கறித் தோட்டங்கள் ஆகியவற்றைக் கொண்டும் விளங்கின. நகரத்திற்குத் தேவையான பால், காய்கறிகள் ஆகியவை இங்கு இருந்து அனுப்பப்பட்டன. இப் பகுதியில் போக்கு வரத்து வசதிகள் இருந்ததால் இப்பொருட்கள் கெட்டுப்போகாமல் நகரத் திற்குக் கொண்டுபோவது எளிதாயிற்று. இச் செயல்கள் அனைத்தும் கட்டடங்களின் பெருக்கத்தால் நிறுத்தப்பட்டன. நிலத்தின் மதிப்பு

உயர்ந்ததால் இந் நிலங்களை வீட்டு மனைகளாக மாற்றி விற்கும் போது பெரும்பணம் கிடைக்கிறது என்பதே காரணம். மக்கள் இப் பகுதியிலிருந்து நகருக்கு நாள்தோறும் சென்று தங்களுடைய உற்பத்திப் பொருள்களான பால், காய்கறிகள் ஆகியவற்றை விற்றுவருவதால் இவர்களுடைய வாழ்க்கையிலும் சில நகரப்பண்புகள் இடம்பெற்று இருக்கின்றன.

கிராம - நகர்புற விளிம்புகளில் நிலப்பயன்பாட்டை நிர்ணயிக்கும் காரணிகள்

கிராம - நகர்ப்புற விளிம்புகளில் நிலப்பயன்பாட்டை சில நிறுவனங்களும், சட்டமும் நிர்ணயிக்கின்றன. இதுநாள்வரை நகரத்தில் அமைக்க விரும்பாத தொழிற்சாலைகள் சிலவற்றைச் சட்டத்தின் மூலம் இங்கே இடம்பெயரச் செய்தனர். இவை முறையே இறைச்சி வெட்டுமிடம் (Slaughter Houses), மொத்த விற்பனை, எண்ணைய்க் கிடங்குகள், நச்சுத் தன்மை வாய்ந்த (Noxious) தொழிற்சாலைகள், இறைச்சி உலர்த்தும் இடங்கள் (Jank yards), பொது விடுதிகள் மற்றும் நடனமாடும் அரங்குகள், தரங்குறைந்த வசிப்பிடங்கள், வெடி மருந்துகள் விற்பது ஆகிய நிறுவனங்களுக்கு நகரத்தில் தடை விதிக்கப்பட்டதால் இவை இப் பகுதியில் தஞ்சம் புகுந்தன. ஏனென்றால் இங்குள்ள தலஆட்சி அமைப்பு அவ்வளவு கண்டிப்பானதாக இல்லை. மேலும், நகரத்தில் வளரும் மக்களுக்குத் தேவைப்படும் சில பொதுப் பணிகள் இவ் விளிம்புப் பகுதியில் அமைக்கப்பட்டன. இதற்கு எடுத்துக்காட்டாகப் பொழுதுபோக்கிடங்கள், குடிநீர் நிலையம், வானொலித் தூபி (Radio Tower) கழிவுநீர் சுத்தி செய்யும் ஆலைகள், விமானத்தளங்கள் மற்றும் இடுகாடு ஆகியவை இப்பகுதியில் அமைந்து காணப்படுகின்றன. எனவே, இப் பகுதி பாதுகாப்பு மாவட்டம் (Conservancy District) என்றும் வேளாண்மை மாவட்டம் என்றும் அழைக்கப்படுகிறது.

கிராம - நகர்ப்புற விளிம்பு என்பது உண்மையிலேயே நகரின் ஒருபுறம் வளர்ந்த பகுதி என்றே கூறலாம். இங்கு ஒரு கட்டுப்பாடு இல்லாமல் வளர்ச்சி அடைந்ததால் எல்லாப் பணிகளும் கலந்து காணப்படுகின்றன. எனவே, இங்குத் திட்டமிடுதல் மிகவும் அவசியமானது. ஏற்கெனவே எல்லாவிதமான நிலப்பயன்பாடுகளும் காணப்படுவதால் அவற்றை ஒழுங்குபடுத்தி வாணிபப் பகுதி, தொழிற்சாலைப் பகுதி, வசிக்கும் பகுதி என வகைப்படுத்தலாம். இதனால் இங்கு வாழ்வோரின் நலம் பேணுவதோடு ஒரு நல்ல ஆரோக்கியமான சூழ்நிலை உண்டாக்கலாம்.

17. நகர்ப்புறப் பிரச்சினைகள்

நகர்மயமாதல் என்பது 20ஆம் நூற்றாண்டின் நகரங்களின் ஒரு சிறப்பு அம்சமாகும் என முன்பே கூறினோம். இதற்குக் காரணம் பொருளாதாரம், தொழிற்புரட்சி மற்றும் சமூகத் துறையில் காணப் பட்ட மேம்பாடு ஆகும். இதனால் இக்காலத்திலும் அதற்குப் பிறகும் நகரங்களின் வளர்ச்சி கட்டுக்கடங்காமல் போய்விட்டது. எனவே, நகரங்களில் வசிக்கும் மக்கள்தொகை பெருகிக்கொண்டே போகிறது. இங்குக் காணப்படும் தொழிற்சாலைகள், மற்றும் பல்வேறு துறைகளில் காணப்படும் வேலை வாய்ப்பு, நவீன வாழ்க்கை வசதிகள், மேற்கல்வி, சிறப்பான மருத்துவ வசதிகள், பொழுது போக்கு, இன்னபிற வசதிகள் கிராம மக்களையும், சிறுநகரங்களிலுள்ள மக்களையும் காந்தம் போல் ஈர்க்கின்றன. மேலும், கிராமங்களில் ஏற்படுகின்ற வறட்சி மற்றும் பஞ்சம் போன்ற காரணங்களினாலும் மக்கள் கிராமங்களை விட்டு நகரத்தை நோக்கிச் செல்ல வேண்டிய சூழ்நிலைகள் ஏற்படுகின்றன. எனவே, பல்வேறு சமூக நிலையில் உள்ள மக்கள் நகரங்களில் சென்று குடியேறுகின்றனர். இங்ஙனம் மக்கள் நாள்தோறும் நகரங்களை வந்தடைவதால் நகரங்களில் மக்கள்தொகை பெருகி பல்வேறு பிரச்சினைகள் தோன்ற காரணமாகிறது. இப் பிரச்சினைகள் முறையே சேரிகள் தோன்றுதல், போக்குவரத்து நெரிசல், மக்கள் நெருக்கம், அசுத்தமடைதல் ஆகியவையாகும்.

நகரங்களின் வளர்ச்சி என்பது இருவகைப்பட்டது. ஒன்று, மக்கள்தொகைப் பெருக்கம். மற்றொன்று, நகரத்தின் கட்டடங்கள் கட்டப்பட்ட பரப்பு (Built - up areas) அதிகமாவதைக் குறிக்கும். நகரங்களில் மக்கள்தொகைப் பெருக்கம் இரு வகையில் உண்டாகிறது. ஒன்று, நகரங்களில் வசிக்கின்ற மக்களின் இனப்பெருக்கத்தால் உண்டாகின்ற இயற்கையான வளர்ச்சியாகும். இதனால் ஆண்டுதோறும் மக்கள்தொகை பெருகிக்கொண்டே செல்கிறது. இரண்டாவதாக மக்கள் கிராமங்களிலிருந்து நகரங்களை நோக்கிச் சென்று குடியேறு வதால் நகரங்களில் மக்கள்தொகை அதிகரிக்கிறது. இவ்வாறு கிராமங் களைவிட்டு நகரங்களில் குடியேறுபவர்களின் எண்ணிக்கை நாளுக்கு நாள் அதிகரித்துக்கொண்டே போவதால் நகரங்களில் மக்கள்தொகை கட்டுக்கடங்காமல் போய்விட்டது. இது போன்ற கட்டுக்கடங்காத வளர்ச்சி குறிப்பாகப் பெருநகரங்களில் அதிகமாக உள்ளது. இவ்வாறு கிராம மக்கள் நகரங்களை நோக்கிக் குடியேறுவதற்குப் பல்வேறு காரணங்கள் உள்ளன.

இன்றும் கிராமத்தில் வாழ்கின்ற மக்களின் தொகையே அதிக மாக உள்ளது. கிராமத்திலுள்ள நிலங்களில் உற்பத்தியாகும் பொருள்கள் மக்களின் தேவைக்குமேல் காணப்படுமானால் இம் மக்கள் கிராமங் களிலேயே தொடர்ந்து வசிப்பார்கள். அவ்வாறு இல்லாமல் உணவு உற்பத்தி இவர்களின் தேவைக்கும் குறைவாக இருக்குமேயானால் உணவுப்பற்றாக் குறையின் காரணமாக மக்கள் வேறு இடங்களுக்குச் செல்ல வேண்டிய நிலை ஏற்படுகிறது. சில சமயங்களில் சிறு குடியானவர்கள் தங்களுடைய வேளாண்மைத் தொழிலில் போதுமான வருமானம் கிடைக்கவில்லையென்றாலும், கடன்தொகை பெருகினாலும் அவற்றைச் சமாளிக்க முடியாமல் நிலங்களை விற்றுவிட்டு நகரங் களை நோக்கிச் செல்வது என்பது மிகச் சாதாரணமாகக் காணப்படும் ஒன்றாகும். இதே போன்று வேளாண்மைத் துறையில் இயந்திரங் களைப் பயன்படுத்துவதால் வேளாண்மையையே தொழிலாக நம்பி யுள்ளோர் பலருக்கு வேலை இல்லாமல் போய்விடுகிறது. அதே சமயத்தில் கிராமத்தில் வேறு தொழில்கள் மேற்கொள்வதற்கான வாய்ப்புகள் இல்லாமையால் இவர்கள் வேலை தேடி நகரங்களில் சென்று குடியேறுகின்றனர். கிராமங்களில் காணப்படும் நீண்ட வறட்சிக் காலத்திலும் மக்கள் பெருமளவில் நகரங்களை நோக்கிக் குடிபெயர்கின்றனர். இந்தியாவில் 70 சதவீதம் மக்கள் கிராமங்களில் வேளாண்மையில் ஈடுபட்டு நகரங்களில் இருக்கும் 30 சதவீத மக்களுக்கு உணவு அளிக்க முடிகிறது. அதே சமயத்தில் மேலைநாடுகளில் 20 சதவீதத்

திற்கும் குறைவான மக்கள் வேளாண்மையில் ஈடுபட்டுள்ளனர். ஆனால் இயந்திர வேளாண்மை இந்நாடுகளில் காணப்படுவதால் இவர்களால் நகரங்களில் வாழும் பெரும்பான்மை மக்களுக்குத் தேவையான உணவுப் பொருள்களை உற்பத்தி செய்ய முடிகிறது. எனவே, இயந்திர வேளாண்மை நடைபெறும் நாடுகளில், பொதுவாகக் கிராமப்புறமக்கள் நகரங்களை நோக்கி இடம்பெயர்வது மிகவும் சாதாரணமாக உள்ளது.

நகரங்களில் பல்வேறு பொருளாதாரச் செயல்கள் **(Economic activities)** செறிந்துஉள்ளதால் வேலைவாய்ப்புக்கள் இங்கு அதிகமாக உள்ளன. எனவே, கிராமத்தில் உள்ள கல்வி அறிவு பெற்ற மக்கள் வேலைவாய்ப்புத் தேடி நகரங்களில் குடியேறுகின்றனர். அதே நேரத்தில் கிராமங்களில் கிடைக்கும் வருமானம் குறைவாகவே உள்ள தால் மக்கள் அடிப்படை வசதிகளைப்பெற முடியாத நிலையில் நல்ல வேலை தேடும் பொருட்டு நகரங்களுக்கு சென்று விடுகின்றனர். பொதுவாக, கிராமப் புறங்களில் கல்வி அறிவு பெற்றவர்களின் எண்ணிக்கை அதிகமாகும் பொழுதும், உயர்கல்வி பெற்றவர்கள் எண்ணிக்கை பெருகும் போதும் அவர்கள் நகரங்களில் கவர்ச்சியான வேலைகளைத் தேடிச் செல்வது என்பது எல்லா நாடுகளிலும் இயல் பாக உள்ளது. இக் காரணத்தினால்தான் கல்வி கற்ற பெண்கள் கூடப் பெருமளவில் நகரங்களில் சென்று குடியேறுவதை இன்று நாம் காண்கிறோம்.

கிராமங்களைக் காட்டிலும் நகரங்களில் மேற்கல்விக்கும், சிறப் பான அடிப்படைக் கல்விக்கும் வாய்ப்புகளும் வசதிகளும் அதிகமாகக் காணப்படுவதால் பெற்றோர்கள் தங்கள் குழந்தைகளை நகரங்களுக்கு அனுப்பிவைக்கினறனர். இவ்வாறு சென்று கல்வி கற்பவர்கள் தங்கள் படிப்பு முடிந்தவுடன் நல்ல வேலைகள் கிடைப்பதனால் அங்கேயே தங்கிவிடுகின்றனர். மேலும், உயர்கல்வி கற்றவர்கள் நகர வாழ்க்கை யின் வசதிகளைச் சில காலம் அனுபவித்தபின் கிராமச் சூழ்நிலையில் வசிப்பது என்பது கடினமான ஒன்றாக எண்ணப்படுகிறது. அதே சமயத்தில் இவர்களின் கல்வித் திறமைக்கு ஏற்ற வேலைகள் கிராமப் புறங்களில் இல்லையாதலால் இவர்கள் நகரங்களிலேயே தங்க வேண்டியுள்ளது.

நகரங்களில் காணப்படும் பல்வகையான போக்குவரத்து வசதிகள், பொழுதுபோக்கு வசதிகள் ஆகியவற்றால் ஒரு சாரார் மிகவும் கவரப் படுகின்றனர். மேலும், இவர்கள் கேளிக்கைகளில் விருப்பம் உடைய

வர்களாக இருப்பதாலும், இவர்களின் எண்ணத்திற்கு ஏற்ப நகரங்களில் எல்லா வசதிகளும் காணப்படுவதாலும் இவர்கள் நகரங்களை நாடிச் சென்று குடியேறுகின்றனர்.

மேற்சொன்ன காரணங்களால் மக்கள் கிராமப்புறங்களை விட்டு நகரங்களில் குடியேறுகின்றனர். இந்தச் செயல் தொடர்ந்து நடை பெறுமானால் நகரங்களில் மக்கள்தொகை அளவுக்கு அதிகமாகப் பெருகிவிடுகிறது. மக்கள்தொகை அதிகமாகிக்கொண்டே போவதால் நகரங்களில் மக்கள் நெருக்கம் மிக அதிகமாகிறது. மேலும், சேரிகள் தோன்றிப் பிரச்சினைகளை இன்னும் அதிகமாகின்றன.

மக்கள்தொகை ஒரு நகரில் கட்டுக்கடங்காமல் போகுமானால் வீட்டுவசதி, போக்குவரத்து வசதி, சுகாதார வசதி, மருத்துவ வசதி, கல்வி வசதி ஆகியவற்றில் இடர்ப்பாடுகள் தோன்றக்கூடும். பொதுவாக நகரத்தில் வேலை தேடிவருவோரில் ஒரு பகுதியினர் தொழிற்சாலைகளிலும் மற்றுமுள்ள அலுவலகங்களிலும் வேலை செய்கின்றனர். இவர்களுடைய வருமானம் குறைவாக உள்ளதால் இவர்கள் வசதியான வீடுகளில் வாழ்வது என்பது முடியாததாகிறது. எனவே, இவர்கள் சுகாதார மற்ற பகுதிகளில் காணப்படும் சுகாதாரச் சீர்கேடான சூழ்நிலையில் உள்ள வீடுகளில் வசிக்கின்றனர். இப்படிப்பட்டவர்கள் வசிக்கும் வீடுகளில் நெரிசல் அதிகமாக இருப்பதோடு சில சமயங்களில் பலபேர் ஒரே அறையில் வசிக்க நேரிடுகிறது. மேலும், இவர்களுக்குத் தேவையான தண்ணீர் வசதி போன்றவை இங்குக் காணப்படாததால் இங்கு சுகாதாரச் சீர்கேடு குடிகொள்கிறது.

நகரங்களில் வேலை தேடி வருபவர்களில் கல்வியறிவு அற்றவர்களும், பயிற்சி பெறாத தொழிலாளார்களும் ஒரு கணிசமான அளவு காணப்படுகின்றனர். இவர்கள் பெரும்பாலும் வேறு எந்த வேலையும் கிடைக்காததனால் கூலி வேலையில் ஈடுபடுகின்றனர். கூலிவேலையில் வருமானம் குறைவாக உள்ளதால் இவர்கள் ஏழ்மை நிலையில் வாட வேண்டியுள்ளது. இப்படிப்பட்ட சூழலில் இவர்கள் தாங்கள் கூலிவேலை செய்யும் இடங்களிலேயே வசிக்க வேண்டிய ஒரு நிலை ஏற்படுகிறது. ஏனெனில், இவர்களால் போக்குவரத்திற்குப் பணம் செலவழித்து வேறு இடங்களில் சென்று தங்க முடியாது. எனவே, இவர்கள் வேலை செய்யும் இடத்திலும், அதற்கு அருகிலேயே உள்ள நடைபாதைகளிலும், பூங்காக்களிலும் கழிவிட நீர் செல்கின்ற கால்வாய்களின் ஓரங்களிலும், பெரும் பாலங்களுக்கு அடியிலும் குடிசைகள்

அமைத்துக் கொண்டு வாழ்கின்றனர். இவ்வாறான குடிசைகள் பெரும் பாலும் அரசாங்க நிலங்களில் கட்டப்படுவதால் இந்த ஆக்கிரமிப்பு சட்ட விரோதமானதாகக் கருதப்படுகிறது. இவ்வாறு நகரங்களில் சட்ட விரோதமாகத் தோன்றுகின்ற குடிசைக் குடியிருப்புகள் சேரிகள் என அழைக்கப்படுகின்றன. இக் குடிசைகள் அமைந்துள்ள பகுதி களில் குடிநீர் வசதியோ, வடிகால் அமைப்போ கழிவிடங்களோ காணப்படுவதில்லை. மேலும், இக் குடிசைகளில் வாழ்வோரின் குடும்பங் களில் உள்ளோரின் எண்ணிக்கை எப்பொழுதும் அதிகமாகவே உள்ளது. மேற்சொன்ன காரணங்களின் அளவாக இச் சேரிப் பகுதிகளில் சுகா தாரம் மிகவும் சீர்கெட்டு உள்ளது. மேலும், இங்கு உள்ளோரின் வருமானம் குறைவாகவும், குடும்பங்களின் அளவு பெரியதாகவும் இருப்பதாலும் இங்குள்ளவர்களில் பெரும்பாலோர் வறுமையில் வாழ்வ தோடு நல்ல பண்புகள் அற்றவர்களாக உள்ளனர். சட்ட விரோதச் செயல்களான சூதாட்டம், விபச்சாரம் போன்றவற்றின் உறைவிடமாக இச் சேரிகள் உள்ளன. இப் பகுதிகளில் சுகாதாரம் என்பதே இல்லாமல் இருப்பதால் பல்வேறு நோய்கள் செறிந்து காணப்படு கின்றன. இப்படிப்பட்ட சேரிகள் பல்வேறு பெயர்களால் அழைக்கப் படுகின்றன. ஆனால், இங்கு வசிக்கும் மக்களின் தன்மைகள் ஒரே மாதிரியாக உள்ளன. இப்படிப்பட்ட சேரிகள் பெருநகரங்களில் அதிக மாகக் காணப்படுவதோடு இங்கு வாழும் மக்கள்தொகை நகரின் மொத்த மக்கள்தொகையில் பத்து முதல் நாற்பது சதவீதம் வரை காணப்படுகிறது. இவ்வாறு சேரிகளில் வந்து வசிக்கும் மக்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு, வீட்டு வசதி ஆகியவற்றைச் செய்து கொடுப்பது என்பது உலகிலுள்ள எந்த அரசாலும் இயலாத காரியமாகும். அதே சமயத்தில் சில நாடுகளில் இச் சேரி ஒழிப்புத் திட்டம் சிறந்த முறையில் செயல்பட்டு வந்த போதும், சேரிகளே இல்லாமல் செய்வது என்பது இந்தத் தலைமுறையில் நடக்கக்கூடிய காரியம் அன்று.

நகரங்களில் மக்கள்தொகை பெருகுவதால் நகரங்களின் மையப் பகுதியிலும் மற்றப் பகுதிகளிலும் இடநெருக்கடி அதிகமாகக் காணப் படுகிறது. மேலும், அதிக அளவில் வசிக்கும் வீடுகள் தேவைப்படு கின்றன. இதனால் மேலை நாடுகளில் செல்வந்தர்கள் நகரத்தின் விளிம்புகளில் சிறப்பான எல்லா வசதிகளையும் கொண்ட வீடுகளைக் கட்டிக்கொண்டு குடியேறுகின்றனர். மேலும், இவர்கள் மோட்டார் வண்டிகளை வைத்து இருப்பதால் நகருக்கு வந்துபோவது என்பது எளிதாகிறது. ஆனால், கீழை நாடுகளில் நடுத்தர வர்க்கத்தைச்

சார்ந்தவர்கள் நகர விளிம்புகளில் வீடுகள் கட்டிக் கொண்டு குடியேறு கின்றனர். இது சிறப்பான போக்குவரத்து வசதிகளால் ஊக்குவிக்கப் படுகிறது. இதனால் நகரின் கட்டடங்கள் கட்டப்பட்ட பரப்பு **(Built up - areas)** நாளுக்குநாள் அதிகமாகிறது. சில தொழிற்சாலைகள் பல்வேறு காரணங்களுக்காக நகர எல்லையை அடுத்துக் கட்டப்படு கின்றன. இது வளர்ச்சி அடையும்போது இதைச் சார்ந்த மற்றத் தொழிற்சாலைகளில் வேலை செய்வோர் குடியிருப்புகள் இங்குத் தோன்றுகின்றன. எனவே, நகரை அடுத்த கிராமப் பகுதிகளில் மேற்படி காரணங்களுக்காக அதிக அளவில் நிலம் தேவைப்படுகிறது. இதனால் கிராமத்திலுள்ள சிறப்பான விளைநிலங்கள் தொழிற்சாலை களுக்கும் வீடு கட்டுவதற்கும் விற்கப்படுவதால் நல்ல விளைநிலங் களை இழக்க வேண்டியுள்ளது. இது நகரப் பரப்பின் பெருக்கத்தால் **(Urban sprawl)** விளைகின்ற பெரிய இழப்பாகும். இங்கு வசிக்கும் உழவர்கள் விளைநிலங்களை விற்பதற்குக் காரணம் வேளாண்மை செய்வதைக் காட்டிலும் நிலங்களை விற்றுவிடுவதில் அதிகப்பணம் கிடைக்கிறது என்பதே ஆகும். அதே சமயத்தில் இங்கு வேலை செய்யக் கூலி ஆள்கள் கிடைப்பது அரிதாக உள்ளதாலும், அப்படிக் கிடைத்தாலும் கூலி அதிகமாகக் கேட்பதால் வேளாண்மை செய்வது என்பது அவ்வளவு இலாபமுள்ளதாக இல்லை. ஆகவே, விளைநிலங் களை விற்றுப் பணம் பெறுவது என்பது மிகவும் எளிதாகக் கருதப் படுகிறது. நகரங்களில் மக்கள்தொகை வளர்ந்துகொண்டே போவதால் குடிநீர் வசதிகள் பெருமளவில் அதிகரிக்க வேண்டியுள்ளது. போதிய அளவுக்குக் குடிநீர் வசதிகள் பெருக்கப்படவில்லை என்றால் நகரங்களில் அடிக்கடி தண்ணீர்த் தட்டுப்பாடு உண்டாகிறது. மக்கள்தொகை மிக அதிகமாக உள்ள நகரங்களில் தெருக்களைத் தூய்மையாக வைத்துக் கொள்வது என்பதும் மிகவும் சிரமமாக உள்ளது. இது போன்ற நிலைமை பொதுவாகப் பெருநகர்களில் (Metropolitan city) காணப் படுகிறது.

நகரங்களில் காணப்படும் வெற்று இடங்கள் பூங்காக்களுக்கும் விளையாட்டு இடங்களுக்கும் ஒதுக்கப்படுகின்றது. ஆனால் நாளடைவில் மக்கள்தொகைப் பெருக்கத்தின் அளவாக இவற்றின் அளவு தேவைக்கும் குறைவாகவே இருக்கிறது. எனவே, நகரங்களில் பொழுதுபோக்கக் கூடப் போதுமான இடவசதிகள் இல்லாமல் மக்கள் இன்னலுற நேரிடு கிறது.

நகரங்களில் மக்கள் நெருக்கம் அதிகமாக உள்ளதாலும் போக்குவரத்து வசதிகள் பெருகி உள்ளதாலும், புறநகர்களில் சில வசதிகள் காணப்படுவதாலும் மக்கள் புறநகர்களில் குடியேறுகின்றனர். இதனால், புறநகர் வளர்ச்சி தூண்டப்படுகிறது. எனவே, பெருநகரங்களைச் சுற்றிப் போக்குவரத்து வழிகளில் குடியிருப்புக்கு வீடுகளும் கட்டடங்களும் விளைநிலத்தில் கட்டப்படுகின்றன. இவ்வாறாக நகரப் பரப்பளவின் பெருக்கம் (Urban Sprawl) ஏற்படுகின்றது.

நகரங்களை எதிர்நோக்கிய மற்றொரு பெரும் பிரச்சினை போக்குவரத்து நெரிசல் ஆகும். நகரம் 'வளர்ச்சி அடையும்போது பல்வேறு பணிகளை மேற்கொள்கிறது. இங்குத் தொழிற்சாலைகள் பெருகி உள்ளதால் தொழிலாளர்களின் எண்ணிக்கை பெருகி வருகிறது. மேலும், பல்வேறு பணிகளை மேற்கொண்ட நிறுவனங்களும் எண்ணிக்கையும் பெருகிவிடுகின்றன. எனவே, நகரத்தில் உள்ளோர் அலுவலகங்களுக்கும், தொழிற்சாலைகளுக்கும், கல்லூரிகளுக்கும், பள்ளிக்கூடங்களுக்கும், மையப்பகுதிக்கும் செல்ல நகரின் ஒரு பகுதியிலிருந்து மற்றொரு பகுதிக்கு பயணம் செய்ய வேண்டியுள்ளது. இவர்கள் பொதுப் போக்குவரத்து, கார்கள், மோட்டார் சைக்கிள், மற்றும் பல்வேறு வாகனங்களில் செல்ல வேண்டியுள்ளது. அண்மையில் இவற்றின் எண்ணிக்கையும் பெருகிவிட்டதால் முக்கியமான சாலைகளில் போக்குவரத்து நெரிசல் மிக அதிகமாக உள்ளது. காலையில் மையப்பகுதியை நோக்கியும், மாலையில் மையப்பகுதியிலிருந்து விளிம்புகளை நோக்கியும் மக்கள் பயணம் செய்வதால் காலையிலும் மாலையிலும் போக்குவரத்து நெரிசல் உண்டாகிறது. அலுவலகங்கள், தொழிற்சாலைகள், கல்லூரிகள், பள்ளிக்கூடங்கள் ஆகியவற்றிற்கு மக்கள் காலையில் சென்று மாலையில் திரும்புவதால் சில குறிப்பிட்ட நேரங்களில் போக்குவரத்து நெரிசலும் மிக அதிகமாக இருப்பதை நாம் பார்க்கிறோம். முக்கியச்சாலைகளில் போக்குவரத்து நெரிசலும், நடைபாதைகளில் மக்களின் நெரிசலும் இன்று பெருநகரங்களில் காணப்படும் ஒரு சாதாரணக் காட்சியாகும். பல நகரங்களில் மோட்டார் வண்டிகளை நகரங்களில் நிறுத்தக்கூட இடம் இல்லாமல் தவிப்பதை நாம் கண்கூடாகக் காண்கிறோம். போக்குவரத்து நெரிசலின் காரணமாக அடிக்கடி எதிர்பாராத விபத்துகள் ஏற்படுகின்றன.

அண்மைக் காலத்தில் பெருநகரங்களில் மாசு அடைதல் (Pollution) அதிகரித்துக்கொண்டு வருவது மிக முக்கியமான பிரச்சினையாகக் கருதப்படுகிறது. இதனால் நகரத்திலுள்ள காற்றும், நீரும்

பெருமளவில் அசுத்தமாக்கப்படுகின்றன. எனவே, மக்கள் நல்ல காற்றை சுவாசிக்கக்கூட முடியாமல் அசுத்தக் காற்றையே சுவாசிக்க வேண்டிய நிலையில் உள்ளனர். பெரும் தொழிற்சாலைகள், மோட்டார் வாகனங்கள், வீடுகளில் உள்ள புகைபோக்கிகள் ஆகியவை தொடர்ந்து அசுத்தக் காற்றை வெளியிடுவதால் நகரத்தின் வளிமண்டலம் அசுத்த மடைகிறது. இவ்வசுத்தக் காற்றுகள் நச்சுத் தன்மை வாய்ந்தவை யாகும். எனவே, மக்கள் இதை சுவாசிப்பதால் பலர் சுவாசக் குழல் நோய்க்குப் பலியாகின்றனர். இது போன்று காற்று மாசு அடைதல் **(Air Pollution)** குளிர்ப்பிரதேசங்களில் மக்களுக்குப் பெருங்கேடு விளைவிக்கிறது. இங்கு மக்கள் சுவாசிக்க முடியாமல் இறந்தும் போகின்றனர்.

நகரங்களிலுள்ள பெரும் தொழிற்சாலைகள் இரசாயனப் பொருள்கள் நிறைந்த கழிவுநீரைப் பெருமளவில் வெளியேற்றுகின்றன• இதேபோல் வசிப்பிடங்களில் மக்கள் பயன்படுத்திய பின் கழிவுநீர் கால்வாய்கள் மூலமாகக் கொண்டு செல்லப்பட்டு ஆறுகளில் சேர்க்கப் படுகின்றது. மேற்சொன்ன இரண்டு காரணங்களினால் ஆற்றுநீர் அசுத்தமடைகிறது. உலகில் பல பெருநகரங்கள் ஆற்றங்கரையில் அமைந்துள்ளது நாம் அறிந்த ஒன்றாகும். இவ்வாறு அசுத்தமாக்கப் பட்ட தண்ணீரைக் குடிப்போர் பல நோய்களுக்கு உள்ளாகின்றனர். மேலும், சில நகரங்களில் இரசாயனப் பொருள்கள் நிறைந்த கழிவுநீர் தொடர்ந்து வெளியேற்றப்படுவதால் நிலநீர் **(Ground water)** பாதிக்கப் பட்டுப் பயன்படுத்த முடியாமல் போய்விடுகிறது. இவ்வகையில் நகரங் களில் காற்றும் நீரும் அசுத்தமடைகின்றன.

நகரங்களில் போக்குவரத்து நெரிசல் அதிகமாக உள்ள சாலை களில் மோட்டார் வண்டிகள் வெளியிடும் புகையானது இருபுறங்களி லுள்ள கட்டடங்களால் தடுக்கப்பட்டுக் காற்று அசுத்தமடைவதோடு புவியின்மேல் சில அடிகள் உயரம்வரை வெப்பம் மிக அதிகமாக உள்ளது. எனவே, சாலையின் இருபுறங்களிலும் அமைந்த நிறுவனங் களில் வேலை செய்வதும், நடைபாதைகளில் நடந்து செல்வதும் மிகவும் சிரமமானதாக உள்ளது.

நகரங்களில் மக்கள்தொகைப் பெருக்கத்தின் காரணமாகவும், தொழிற்சாலைகள் பெருகியதாலும், மோட்டார், இரயில், ஆகாய விமானம் ஆகியவற்றாலும் பெரும் ஓசை உண்டாக்கப்படுகிறது. எனவே, அமைதியான சூழ்நிலை நகரங்களில் காணப்புடுவதில்லை. இவ்வாறு

பல்வேறு ஓசைகளின் அளவாக அமைதியான சூழ்நிலை பாதிக்கப் படுவதை அமைதிச் சீர்குலைவு (இரைச்சல் - Sound Pollution) என்று கூறுகிறோம். இந்த ஓசையின் அளவு அதிகரிக்குமானால் மக்கள் மனநிலை பாதிக்கப்படுகிறது என்று ஆராய்ச்சிகளின் மூலம் நிரூபிக்கப் பட்டுள்ளது. மக்கள் இதனால் செவிடர்களாகவும், பைத்தியம் பிடித்த வர்களாகவும் ஆகக்கூடும் எனக் கருதப்படுகிறது.

மேலைநாடுகளில் காணப்படும் மற்றொரு பிரச்சினை ஒளித் தூய்மைக்கேடு (Light Pollution) ஆகும். இங்கு உயர்ந்து நிற்கின்ற கட்டடங்களில் பெருமளவில் கண்ணாடிகள் பயன்படுத்துவதால் இவை ஒளியைத் திருப்பி அனுப்புகின்றன. எனவே, இப்பகுதிகளில் ஒளி மிகவும் அதிகமாகக் காணப்படுவதால் கண்பார்வை பாதிக்கக்கூடும் என்று கருதப்படுகிறது. இதேபோன்று இரவு நேரங்களில் பெரு நகரங்களில் பல்வேறு அளவுகளிலும், நிறங்களிலும் ஆன அறிவிப்புப் பலகைகள் மின்சார விளக்குகளால் அலங்கரிக்கப்படுவதாலும் இவை விட்டுவிட்டு எரிவதாலும் கண் பார்வை கெடக்கூடும்.

மேற்குறிப்பிட்ட பல்வேறு பிரச்சினைகளைக் கருத்தில்கொண்டு நகர அமைப்புத் திட்டங்கள் தீட்டப்படுமேயானால் ஓரளவிற்கு இப் பிரச்சினைகளின் அளவைக் குறைப்பதோடு இனித் தோன்றுகின்ற புது நகரங்களில் இப் பிரச்சினைகள் தோன்றாமல் பார்த்துக் கொள்ள முடியும். இதற்கு முதன்முதலில் தேவைப்படுவது அரசின் ஆர்வமும் கடுமையான சட்டங்களுமே ஆகும்.

நகரத்திட்ட அமைப்பின் (Town Planning) மூலமாகப் பிரச்சினை களைத் தீர்க்கலாம். குறிப்பாக நகரங்களின் அமைவிடம், நிலவும் கால நிலை, நிலத் தோற்றம் இவற்றின் அடிப்படையில் நகரத்தின் ஒவ்வொரு பகுதியும் ஒரு நிலப்பயன்பாட்டிற்கு (Land use) என்று வரையறை செய்யவேண்டும். மேலும் ஒரு நிலப்பயன்பாட்டிற்கு ஒதுக்கப்பட்ட பகுதியில் மற்றொரு நிலப்பயன்பாடு ஆக்கிரமித்துக் கொள்ளாமல் சட்டங்கள் மூலம் தடுக்க வேண்டும். இதற்கு எடுத்துக்காட்டாக வசிக்கும் பகுதியில் தொழிற்சாலைகள் மற்றும் திரையரங்குகள் போன்றவை அமைப்பது தவிர்க்கப்படவேண்டும். இப்படிச் செய்வ தனால் வசிக்கும் பகுதியில் அமைதியான சூழ்நிலை நிலவும்.

நகரங்களில் திட்டமிட்ட பூங்காக்கள், திறந்தவெளிகள் ஆகியவை கண்டிப்பாக அமைக்கப்பட வேண்டும். இவை நகரங்களின் நுரை யீரல்கள் (Lungs) என அழைக்கப்படுகின்றன. எனவே, இவற்றை

வசிக்கும் பகுதிகளில் அமைப்பதால் இப் பகுதிகளில் உள்ள மக்கள் இங்குச் சென்று பொழுதுபோக்கவும், தூய்மையான காற்றைச் சுவாசிக்கவும் வழியேற்படும்.

வசிக்கும் பகுதியில் கட்டப்படும் வீடுகளைச் சுற்றி இடம்விட்டுக் கட்டுவதை வலியுறுத்த வேண்டும். இவ்வாறு செய்வதால் வீட்டின் சூழல் நன்கு அமையும். மேலும், இங்கு மரங்கள் பயிரிடுவதால் வசிக்கும் பகுதிகள் (Residential Areas) தூய்மையானதாக விளங்கும்.

மேலைநாடுகளில் நகரங்களின் வளர்ச்சியைக் கட்டுப்படுத்த வேண்டும் என்பதற்காக நகரைச் சுற்றிலும் பசுமை மண்டலம் **(Green Belt)** அமைக்கப்பட்டது. மேலும், இது வளிமண்டலத்தை சுத்தமாக வைத்துக்கொள்வதற்குப் பெரும் துணையாக உள்ளது.

பெருநகரங்களில் தொழிற்சாலைகள் மேன்மேலும் அமைப்பதைக் கட்டுப்படுத்த வேண்டும். இவற்றைச்சிறு நகரங்களில் அமைப்பதால் தொழிற்சாலைகள் ஒருமுகப்படுத்துவதற்குப் பதிலாகப் பன்முகப் படுத்தப்படுகின்றன (Decentralization). எனவே, சிறு நகரங்கள் வளர்ச்சி அடைவதோடு கிராம மக்கள் பெருநகரங்களில் குடியேறுவது தவிர்க்கப்படுகிறது. இவ்வாறு சிறுநகரங்களின்று குடியேறுவதும் தவிர்க்கப் படுகிறது. சிறு நகரங்களில் தொழிற்சாலைகள் அமைப்போர்க்கு அரசு சில சலுகைகள் தருவதால் சிறுநகரங்கள் வளர்ச்சியடைய ஏதுவாகின்றது.

கிராமப்புறங்களில் குடிசைத் தொழில்கள் அமைப்பதன் அளவாகவும், சிறுதொழிற்சாலைகள் அமைப்பதன் மூலமும் மக்களுக்கு வேலைவாய்ப்பு வசதிகள் அதிகரிக்கும். இதன் விளைவாகக் கிராமப் புறங்களிலுள்ள கல்வியறிவு பெற்றவர்களும் இங்கு வேலை தேடிச் சென்று குடியேறுவதால் பெருநகரங்களில் மக்கள் குடியேறுவதை ஓர் அளவிற்குத் தவிர்க்க முடியும்.

பெருநகரங்கள் போக்குவரத்தின் மையமாக இருப்பதால் இங்குப் போக்குவரத்து நெரிசல் அதிகமாக உள்ளது. இதைத் தவிர்ப்பதற்குத் திட்டமிட்ட போக்குவரத்து நிலையங்கள் நகரின் எல்லைப்பகுதியில் அமைக்கப்படவேண்டும். நெடுந்தொலைவில் இருந்து வரும், பேருந்துகள், இரயில்கள் ஆகியவை இங்கேயே நின்றுவிடுவதால், இங்கு மக்கள் இறங்கி நகரின் பல்வேறு பகுதிகளுக்குப் பல திசைகளில் சென்று விடுவதால், போக்குவரத்து நெரிசல் குறைக்கப்படும்.

மேற்படி முயற்சிகள் மேற்கொள்வதன் மூலம் நகரங்களில் மக்கள்தொகைப் பெருக்கத்தைக் குறைப்பதோடு பிரச்சினைகளையும் சீர்செய்தால் நகரங்கள் நரகமாக இல்லாமல் நகரமாகவே இருப்பதோடு இங்கு வாழ்க்கையும் மகிழ்ச்சியானதாக அமையும்.

மேற்கோள் நூற்பட்டியல் (Bibliography)

1. *Towns and Cities*, R. Johns, Oxford University Press, London, 1970.

2. *The Geography of Towns*, A. E. Smailes, Hutchinson, University Library, London, 1970.

3. *The North American City*, M. A. Yeates and B. J. Garnier, Harper and Row, Publishers, New York, 1971.

4. *Readings in Urban Geography*, H. M. Mayer and C. F. Kohn, Central Book Depot, Allahabad, 1967.

5. *The Study of Urban Geography*, H. Carter, Edward Arnold Publishers, London, 1972.

6. *Morphology of Indian Cities*, Kusum Lata Teneja, National Geographical Society of India, Varanasi 1971.

7. *Banaras*, R. L. Singh, Nand Kishore & Bros, Banaras, 1955.

8. *Kanpur*, A Study in Urban Geography, H. H. Singh, Indrasini Devi, Varanasi, 1972.

9. *Urban Geography - An Introductory Analysis*, J. H. Johnson, Pergamon Press, London, 1969.

10. *Origin and Growth of Coimbatore*, E. Swaminathan' Journal of Madurai Kamaraj University, 1978.

11. *Cities, Readings from Scientific American*, Freeman and Co ,

12. *Central Places in Southern Germany*, W. Christaller, Translated by Baskin, Prentice-Hall, London, 1966.

13. *India's Urban Future*, Roy Turner (Ed), Oxford University Press, Bombay, 1962.

14. *Trends in Geography, An Introductory Survey*, R.V. Cooke and J. H. Johnson, Pergamon Press, London 1969.

15. *Geography of Market Centres and Retail Distribution*, B. J. L. Berry, Prentice Hall, Inc., New Jersy, 1966.

16. A *Geography of Urban Places*, R C. Putnam, F. J. Taylor and P. G. Kettle (Ed), Methuen, Toronto, 1970.

17. *Essays on World Urbanization*, E. Jones (Ed), George Philip and Son, London, 1975.

18. *Regional Planning*, R. P. Misra, (Ed), Prasaranga, The University of Mysore, 1969.

19. *Human Geography*, D. C. Money, London University Tutorial Press, London, 1975.

20. *New Towns*, Pierre Merlin, Methuen & Co. Ltd., London, 1971.

கலைச்சொற்கள்

A

Administration — செயலாட்சி
Analysis — பகுப்பாய்வு
Ancillary activities — துணைத் தொழில்கள்
Approach — அணுகு முறை
Architecture — கட்டடக்கலை
Aspect — பண்புக்கூறு
Assumption — தற்புனைவு

B

Basic — அடிப்படை
Barter — பண்டமாற்று
Bifunctional — இருபணி
Break of bulk — போக்குவரத்து முறை மாறுகின்ற
Built up area — கட்டடங்கள் கட்டப்பட்ட பரப்பு

C

Central Business District — மத்திய வியாபார வட்டம்
Central function — மையப் பணி
Central area — மையப் பகுதி
Church — திருச்சபை
City — மாநகரம்
City Centre — நகர் மையம்
Civil Settlement — பொதுக் குடியிருப்பு
Commercial Core — வியாபாரக் கரு
Commercial Farming — வியாபார அடிப்படையான வேளாண்மை
Communication — செய்தித் தொடர்பு
Concentric circles — பொதுமைய வட்டங்கள்
Concept — கோட்பாடு
Confluence town — ஆறு கூடுதுறை நகரம்
Conurbation — கானர் பேஷன்
Correlation — உடன் தொடர்பு

D

Decentralization	—	பன்முகப்படுத்துதல்
Defence	—	பாதுகாப்பு
Distribution	—	பங்கீடு, பரவல்
Division of labour	—	தொழிற் பங்கீடு

E

Ecology	—	உயிரின வாழ்க்கைச்சூழல்
Establishment	—	தொழிலகம், நிறுவனம்
Estury	—	ஓதமுகம்

F

Flood	—	வெள்ளம்
Fort	—	கோட்டை
Fortification	—	அரண் அமைந்த
Fringe	—	விளிம்பு
Frontier situation	—	எல்லைச் சூழமைவு
Function	—	பணி
Functional Zones	—	பணி மண்டலங்கள்

G

Gap town	—	கணவாயில் அமைந்த நகரம்
Geometrical shape	—	வடிவ கணித உருவம்
Gradient analysis	—	வாட்டப் பகுப்பு முறை
Green Belt	—	பசுமை மண்டலம்
Grid system	—	சதுர வடிவ அமைப்பு
Ground water	—	நில நீர்
Geyser	—	கொதிநீர் ஊற்று

H

Handicrafts	—	கைவினைப் பொருட்கள்
Heavy industry	—	கனரகத் தொழில்கள்
Hexagonal	—	அறுகோண வடிவம்
Hierarchy	—	படிநிலை
Hinterland	—	பின்னிலம்

I

Imagery — மனத்தக்க தோற்றம்
Incised meander — அழுந்திய ஆற்று வளைவு
Internal migration — உள்நாட்டுக் குடியேற்றம்

L

Landuse — நிலப்பயன்பாடு
Layout — நிலவரை அமைப்பு
Latitude — அட்சரேகை
Light Industry — மென் ரகத் தொழில்கள்
Lift — விசைத்தூக்கி
Linear pattern — நீள்வடிவம்
Linkages — பிணைப்பு
Location — அமைவிடம்

M

Magnetic field — காந்த வயல்
Market town — சந்தை நகரம்
Medieval Period — இடைக்காலம்
Megalopolis — மெகலோபாலிஸ், பெரு நகரங்களின் தொகுதி
Metropolis — பெருநகரம்
Methodology — (ஆய்வு) நெறிமுறை
Migration — குடிமாற்றம்
Mixed Farming — கலப்பு வேளாண்மை
Moat — அகழி
Model — உருப்படிவம்
Monofunctional — ஒருபணி
Morphology — உருவவியல்
Multifunctional — பல்பணி
Multi Nuclei — பலமூலக்கரு

N

Natural growth — இயற்கையான பெருக்கம்
Nodal — போக்குவரத்து வழிகள் கூடுகின்ற

Non-basic — அடிப்படையற்ற
Noxious — நச்சுத் தன்மை வாய்ந்த
Nucleus — மூலக்கரு

O

Occupation — தொழில்
Occupational structure — தொழில் கட்டமைப்பு
Origin — தோற்றம்

P

Pattern — வடிவம்
Plan — நிலவரை படிவம்
Pollution — மாசு அடைதல்
Population density — மக்கள் தொகைச் செறிவு
Pre-Industrial City — தொழில் முன்னிலை நகரம்
Practical — செயல்முறை சார்ந்த
Processes — செயல்முறைகள்
Proximity — அண்மை

Q

Qualitative — பண்பு சார்ந்த
Quantitative — அளவு சார்ந்த

R

Race — இனம்
Range of a Good — பணியின் எல்லை
Rank Size Rule — அளவுப்படி வரிசை
Raw material — கச்சாப் பொருள்
Recreation — பொழுது போக்கு
Region — மண்டலம், பிரதேசம்
Resort Town — வாசஸ்தல நகரம்
Resource — வள ஆதாரம்
Retail trade — சில்லறை வியாபாரம்
Review — மதிப்பாய்வுரை

S

Satellite town	—	துணை நகரம்
Sector	—	வட்ட கோணப்பகுதி
Seggregation	—	கொத்திணைவு
Service	—	பணி
Service centres	—	சேவை மையங்கள்
Service region	—	சேவை மண்டலம்
Site	—	தலம்
Situation	—	சூழமைவு
Slum	—	சேரி
Spring	—	ஊற்று
Stage	—	நிலை
Steep slope	—	வன்சரிவு
Strait	—	நீர்ச்சந்தி
Structure	—	கட்டமைப்பு
Structural Stagnation	—	கட்டமைப்புத் தேக்கம்
Suburb	—	புறநகர்
Surplus	—	உபரி
System	—	ஒழுங்குமுறை

T

Temple town	—	கோயில் நகரம்
Tertiary activity	—	சேவைச் செயல்கள்
Threshold population	—	தாழ்மட்ட மக்கள் தொகை
Theoratical	—	கோட்பாட்டளவில்
Tourist	—	சுற்றுலாப்பயணி, சுற்றுலா வாணர்
Town planning	—	நகரத் திட்ட அமைப்பு
Trade routes	—	வியாபார வழிகள்
Trend	—	போக்கு

U

Urban field	—	நகர்க்களம்
Umland	—	அம்லாந்து
Urban fringe	—	நகர விளிம்பு
Urban sprawl	—	நகரப் பரப்பின் பெருக்கம்

V

Variable	—	மாறி

Y

Yard	—	முற்றம்

Z

Zone	—	மண்டலம்

